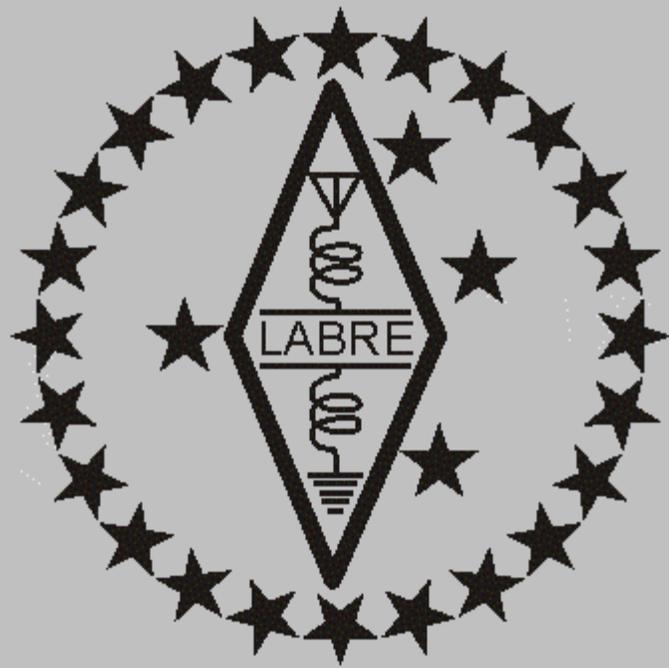


Tino - PT7AA

Radioamadorismo com sabor de aventura



Vista parcial do Arquipélago de São Pedro e São Paulo



Pergentino Liberato de Andrade (Tino) – PT7AA
pt7aa@uol.com.br

Radioamadorismo com sabor de aventura

**Fortaleza, CE
Julho de 2009**

Homenagem



Na verdade, eu gostaria mesmo era de homenagear a turma toda. Muitos nomes de radioamadores são citados nas páginas que se seguem, e todos eles são merecedores de meus aplausos e de minha gratidão. Para mim, entretanto, um desses companheiros é muito especial. Trata-se de Karl Mesquita Leite, PS7KM, de Natal, Rio Grande do Norte. É a ele que devo meu ingresso no pequeno grande mundo de expedições radioamadorísticas brasileiras. Foi ele que batalhou incansavelmente junto às Forças Armadas, ao IBAMA, e empresas de navegação e pesca, para conseguir permissão e transporte para nossas viagens a diversas ilhas. Se não conseguiu tudo o que desejávamos, obteve o que era humanamente possível. A ele, meus agradecimentos e minhas reverências.

Í N D I C E

Homenagem	Pág. 4
Nota do autor	6
O início de tudo	7
Novo rumo	18
1ª expedição (Rochedos de São Pedro e São Paulo - 1989)	26
2ª expedição (Ilha de Fernando de Noronha - 1989)	47
3ª expedição (Ilha da Trindade - 1990)	59
4ª expedição (Ilha de São João - 1990)	81
5ª expedição (Atol das Rocas - 1991)	98
6ª expedição (Ilha de Santa Isabel - 1992)	112
7ª expedição (Atol das Rocas - 1992)	120
8ª expedição (Rochedos de São Pedro e São Paulo - 1994)	134
9ª expedição (Ilha do Cajú - 1995)	151
10ª expedição (Arquipélago de São Pedro e São Paulo - 1997)	159
11ª expedição (Ilha de Santo Aleixo - 1999)	176
12ª expedição (Ilha das Canárias - abril 2000)	190
13ª expedição (Ilha das Canárias - junho 2000)	198
Posfácio (do autor)	209
Notas de rodapé	213
Código Morse	217
Código "Q"	218
Coruja (Crônica de Rachel de Queiróz - PT7ARQ)	219

Nota do autor



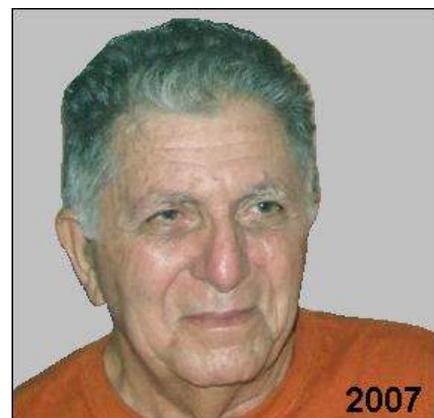
Minha idéia inicial era elaborar um texto que tratasse apenas de contar pequenas histórias, alguns acontecimentos inesperados, engraçados, curiosos ou simplesmente casos interessantes, vivenciados durante algumas de minhas expedições, não havendo nenhuma intenção, ou qualquer interesse em fazer um relato autobiográfico.

Logo porém tive de mudar meus planos, pois algumas pessoas, principalmente as mais jovens, habituadas ao progresso das últimas décadas e familiarizadas com as modernidades dos tempos atuais, certamente vão precisar conhecer alguns detalhes da vida como ela era, quando minha história radioamadorística começou, em meados do século passado.

Para que haja melhor compreensão por parte de leitores leigos, também achei importante incluir, durante as narrativas que se seguem, alguns esclarecimentos sobre o funcionamento do RADIOAMADORISMO, um hobby empolgante para os amantes das telecomunicações, como eu e outros milhares de pessoas ao redor do mundo.

Muita coisa mudou, desde a década de 60. Hoje a Internet e a televisão trazem para nossas casas os acontecimentos do mundo em tempo real e quase toda criança parece que já nasce capacitada a manusear telefones celulares, brinquedos eletrônicos e computadores.

Mesmo assim, o radioamadorismo continua atuante, firme e forte, acompanhando o progresso e atualizando-se dia a dia, mas mantendo, ao mesmo tempo, a idéia de Companheirismo, Paz, Fraternidade, e Harmonia no mundo.



Tino - PT7AA

O INÍCIO DE TUDO

(Relembrando o passado)

Quinze de novembro de 2004. Hoje, uma segunda-feira, é dia 15 de novembro de 2004, data importante, na qual se comemora a Proclamação da República. Daqui a 15 dias terá início o mês de dezembro e no final dele estarei completando 67 anos de idade. Tenho seis filhos, todos de maior idade e encaminhados na vida, treze netos e uma bisneta. Estou começando a ficar velho.

O relógio do shack ⁽¹⁾ informa que são onze horas e trinta minutos, hora “zulu”, hora de Greenwich. É a hora internacional, normalmente usada pelos radioamadores em todos os continentes e que, como eu, são aficionados do DX. ⁽²⁾

Esse é o sistema horário que de fato interessa, quando estou aqui em cima. Para Zilma, minha mulher, que está cuidando do almoço na cozinha, no andar de baixo, são simplesmente 8 e meia da manhã, hora local. Ela não se liga muito em radioamadorismo, que é o meu hobby preferido, mas o aceita quase sem restrições, graças a Deus.

Afinal, desde que me conheceu, em 1957, ela sabe que, a partir dos 13 anos de idade, minha vida foi sempre ligada às comunicações, primeiro como entregador de telegramas do D.C.T. ⁽³⁾, depois como telegrafista, na mesma Repartição, e, finalmente, como radioamador.

Pois é, são oito e meia da manhã. Até meia hora atrás eu estava de mangueira em punho, regando nosso jardim, e, como sempre acontece com a maioria das pessoas quando está só, fiquei relembrando o passado, rememorando os bons e maus momentos da vida.

Mentalmente passei em revista, com um misto de alegria e orgulho, algumas das aventuras que vivenciei. Depois senti um pouco de tristeza, por não ter conseguido realizar todas aquelas proezas que um dia planejei. Agora não dá mais, vou ter de me aquietar.

No decorrer dessa verdadeira viagem através do tempo, lembrei-me de Karl e Leopoldo, velhos companheiros de minha primeira expedição aos Rochedos de São Pedro e

(1) *Shack –Cabana, em inglês É como o radioamador chama o espaço onde está instalada a sua estação.*

(2) *DX – Contato a longa distância. É como são chamadas as comunicações internacionais. Os praticantes de DX são chamados de DX-man, dx-istas ou ainda dexizistas.*

(3) *D. C. T. – Antigo Departamento de Correios e Telégrafos, atual E.C.T.*

São Paulo, em 1989. Recordei também os colegas Carlinhos, Nivardo, Antonio (Toinho), Elísio, Jesus, Joaquim das Virgens, Ricardo, Ronaldo, Júnior, André, João, Américo, Nelson, Jim, Alexa, Fabiano, Dias, Eglaupe, todos companheiros em alguma das outras várias expedições em ilhas brasileiras, das quais fui integrante, como operador de telegrafia.

Lembrei-me do comandante Peter Pereira e seu veleiro Shanty, do senhor Manoel Morrão, dos pescadores Gedeão, Rafael, Luciano, Jales, Dedé, Bento e Edvan, do comandante Manoel e de seu barco pesqueiro chamado Rio Turi, do comandante Edmilson e de seu barco Alfa, do comandante Heleno e seu velho e estragado pesqueiro chamado Namorado, do comandante Zeca e seu veleiro Delícia. Convivi com todos eles e com dezenas de outros marinheiros e tripulantes em muitos dias de mar.

Lembrei-me do outro André, o de Fernando de Noronha, e de várias pessoas do IBAMA, como Filippini, Ricardo, Gilberto Sales, e Zelinha, (chamada a mãe do Atol das Rocas); recordei os donos da Nortepesca S/A, que sempre facilitaram nossas viagens. E também de alguns militares, como os coronéis Zanella e José Carlos, o capitão Marinho, o sargento Amador, o soldado Da Cruz (nosso mestre-cuca na ilha de Santo Aleixo), todos do 4º Batalhão de Comunicações do Exército, em Recife, bem como da garbosa e imponente figura do capitão de fragata Marco Antonio Gonçalves Bompert, comandante do navio-faroleiro Almirante Graça Aranha.

Relembrei figuras simplórias, mas igualmente importantes como Durval, João Goberto, Zé Maria e seus pais, “seu” Cicico e dona Livramento e também alguns outros colegas radioamadores como Hugo, Uchoa, Morel, Teresinha, Luis Carlos, Nilton, Cadete, Hélio, Mergulhão, Kim, Pepe e Luciano, que tanto ajudaram em diferentes ocasiões.

Todas essas imagens, que estão indelevelmente gravadas em minha mente, são sempre lembradas e me fazem sentir saudades do tempo em que a saúde, a disposição e a coragem me permitiam fazer as coisas que realmente gostava.

Lembrei de alguns dos fatos acontecidos no decorrer de minhas andanças, principalmente aqueles ocorridos durante essas mesmas expedições radioamadorísticas, pequenos e inesperados acontecimentos, que são os temas favoritos de minhas conversas nas reuniões ou encontros com novos amigos. Quem não me conhece pode até achar que é tudo lorota.

Quando conto essas histórias, sempre aparece alguém para me perguntar: por que você não escreve um livro? Por que não aproveita esse material, os artigos das revistas que publicaram algumas de suas expedições, as fotografias de sua coleção, para mostrar para

todo mundo os detalhes de suas aventuras? Qualquer dia você morre, e não vai mais poder falar essas coisas, como está fazendo agora.

É verdade. Qualquer dia desses eu “bato as botas” e não sei se lá aonde vou, terei a quem contar minhas aventuras de radioamador expedicionário.

Escrever um livro! Será que dá? Sou de um tempo em que diploma universitário não era lá tão importante. Bastava ser eficiente, ter competência e ser trabalhador, para alcançar razoável sucesso. Muito diferente dos dias atuais, que exige escolaridade até para candidatos a empregos de trabalho braçal.

Cresci numa época em que o curso de datilografia tinha enorme importância e ser bom datilógrafo era cumprir uma das principais exigências do mercado de trabalho, talvez a que mais tinha valia para conseguir emprego, enfim, para “progredir” na vida.

Mesmo tendo estudado em bons colégios, como o Sete de Setembro e Liceu do Ceará, comecei a trabalhar muito cedo, por isso estudava à noite e só cheguei a concluir o curso científico. ^(4) Nada de faculdade. Isso era coisa para rico.

O importante, naquela ocasião, era encarar o próximo concurso. Podia ser para o Banco do Brasil, para a Receita Federal, para a Caixa Econômica, podia ser para qualquer coisa, mas, principalmente, podia ser para telegrafista do D.C.T. – Departamento dos Correios e Telégrafos, onde eu já trabalhava desde os 13 anos de idade.

Na Repartição, todo mundo comentava que os telegrafistas estavam ficando velhos, muitos deles estavam em vias de se aposentar. O chefe do tráfego telegráfico vivia reclamando que o quadro de operadores estava ficando cada dia mais desfalcado e dizia sempre que algo precisava ser feito com urgência, para evitar o colapso das comunicações telegráficas no Estado do Ceará.

Precisava me preparar. Para isso, era necessário estudar bastante algumas matérias como português, legislação, geografia. E era indispensável saber datilografar e aprender o código Morse.

Como entregador de telegramas, eu fazia parte do grupo de adolescentes subordinados ao setor de entrega telegráfica, que funcionava numa seção vizinha à sala de

(4) *Curso científico. – Entre as décadas de 40 e 70 a criança começava a estudar entre 5 e 7 anos e o ensino era dividido em três fases: 5 anos do curso primário, 4 anos do curso ginasial e 3 anos do curso científico. Depois disso podia se submeter ao exame vestibular e ingressar numa Universidade.*

aparelhos, no primeiro andar do prédio dos Correios e Telégrafos, no início da rua Senador Alencar, ao lado do antigo Mercado Central, e de frente para o Banco do Brasil.

Muitas e muitas vezes eu ficava ali, junto à grade que separava os dois setores, apreciando o trabalho dos telegrafistas. E o trabalho desse pessoal era algo de extrema importância naquela época de comunicações precárias, e estradas praticamente intransitáveis durante boa parte do ano.

Basta dizer que todo o serviço entre as agências bancárias de todas as cidades do País era feito através de telegramas codificados, que às vezes levavam dois, três dias para chegar ao destino. Nada de serviço on-line como hoje.

Televisão por aqui ainda era em preto e branco. Os programas eram muito improvisados e apresentavam muitas falhas. Não havia muitos televisores, como hoje e muitas famílias, com menores posses, iam ver TV na casa dos amigos. Eram os conhecidos “televizinhos”.

O sistema de iluminação elétrica também era insuficiente e as ruas de nossa Capital eram muito mal iluminadas. Era comum a falta de luz a qualquer hora do dia ou da noite. Nas localidades do interior, a situação ainda era pior e até em cidades de porte médio, como Iguatu, Senador Pompeu, Itapipoca e Itapagé, os geradores de energia eram desligados às 22 horas. Todo mundo aceitava esses defeitos e desligamentos com passividade e resignação.

A rodovia que liga o Ceará ao sul do Brasil, nossa atual BR-116, só era asfaltada de Feira de Santana-BA para lá. Daquela cidade até Fortaleza, era estrada de barro, que se derretia, durante a fase chuvosa, num atoleiro só. Os caminhões que faziam o transporte de mercadorias para nossa cidade, mesmo sem quebrar, faziam a viagem São Paulo/Fortaleza, em doze, quinze dias!

Era realmente um trabalho muito importante que executavam aqueles homens e mulheres do outro lado da grade que nos separava. E como eu os invejava!

Na outra ponta do corredor funcionava a L.A.B.R.E. ⁽⁵⁾

Essas duas extremidades daquele corredor do primeiro andar eram meus dois objetivos de vida. O primeiro era me tornar telegrafista e trabalhar naquela sala barulhenta bem ao lado. O segundo, era ser um radioamador, tão logo completasse os 18 anos, idade mínima, que nos dois casos, era exigida por lei.

(5) *L.A.B.R.E. – Liga de Amadores Brasileiros de Rádio Emissão.*

Assim que pude, tornei-me um labreano ⁽⁶⁾ e passei a freqüentar com assiduidade o escritório da LABRE, aquele ambiente mágico e fascinante, com linguajar próprio, códigos aparentemente incompreensíveis, e um quadro na parede que dizia: “Quem não vive para servir, não serve para viver.”

Eu ficava horas ouvindo atentamente as conversas maravilhosas daquelas pessoas, embevecido, imaginando os momentos que um dia também haveriam de chegar para mim.

Foram quase cinco anos de espera, mas de repente as coisas começaram a acontecer. Um belo dia atingi os sonhados 18 anos, justamente quando se iniciava a formação de um grupo interessado em radioamadorismo e se preparava um novo exame para ingresso na classe B, ponto inicial da categoria.

Algum tempo depois foram abertas as inscrições para um novo concurso, destinado a suprir as necessidades existentes na carreira de telegrafistas em todo o País. Seriam 60 vagas para o Ceará, com salário mensal de 9 milhões e 100 mil cruzeiros!!!

Aquilo parecia um sonho, pois o meu ordenado de estafeta era de 600 mil cruzeiros, o salário-mínimo da época. Hoje, fazendo as contas, vejo que aquele número milionário, com uma porção de zeros, era equivalente a 15 salários-mínimos. Não era tão gigantesco como aparentava. Mas para mim, aquilo parecia uma montanha de dinheiro.

Encaçapei os dois. Primeiro saiu o resultado do concurso, onde obtive o 20º lugar no Ceará, sendo nomeado telegrafista logo no primeiro grupo, e assumindo, em seguida, as novas funções.

Quanto ao resultado do exame da LABRE, a coisa era bem mais complicada. Havia muita burocracia e os resultados dos testes labreanos sempre demoravam mais de um ano.

Eram meses e meses de espera angustiada. Todo o processo era coordenado pela Labre Central, no Rio de Janeiro, capital da República, e não havia como furar o bloqueio às informações. Não se sabia bem por que, mas tudo era muito difícil na Labre Central, naquele tempo comandada com mão de ferro pelo Sr. Cícero Barreto, PY1CQ.

Hoje imagino que isso era ainda consequência das restrições e regras impostas ao povo brasileiro durante os anos da Segunda Guerra Mundial, terminada já há muitos anos. Não sei até que ponto meu pensamento pode estar correto.

O remédio era esperar, esperar.

(6) *Labreano – Sócio da Labre. Normalmente pessoa interessada em radioamadorismo.*

Foi nessa época que conheci o Fernando Oliveira, telegrafista de Senador Pompeu. Não pessoalmente, mas através do aparelho Morse, transmitindo e recebendo telegramas. Eu em Fortaleza e ele na outra ponta da linha, em sua cidade, cerca de 300 quilômetros distante da Capital. Por causa de seu porte avantajado, muitos que o conheciam pessoalmente o chamavam de Fernandão.

Fernando já era radioamador, e nós fazíamos o possível para abreviar o horário do encerramento, para que ele pudesse correr para sua casa e dedicar um tempinho aos seus DX, antes do desligamento do gerador, às 22 horas.

Nos turnos de pouco tráfego telegráfico, nos domingos e feriados, por exemplo, aproveitávamos para tratar de assuntos ligados ao radioamadorismo e ele, mais experiente, me incentivava, dava dicas e tirava todas as minhas dúvidas. Tudo isso era feito através do aparelho em que trabalhávamos, usando o código Morse.

Ele foi, portanto, meu professor de radioamadorismo, meu primeiro guru.

Que Deus o tenha em bom lugar.

A esse tempo eu já tinha mais um grande plano na vida, que era casar. Com dona Zilma, é claro. O casamento aconteceu em julho de 1958 e eu continuava esperando o tão sonhado resultado do exame para radioamador.

Finalmente, não sei bem quando, confirmou-se minha aprovação e pude requerer minha licença de radioamador classe B, a classe inicial no mundo dos radioamadores brasileiros, naquela época. Seria mais um ano inteiro de ansiedade e expectativa, escutando semanalmente o QTC falado ⁽⁷⁾ transmitido na faixa de 40 metros pelo Sr. Cícero Barreto, na frequência de 7.050 quilociclos.

Até que, uma noite, o milagre aconteceu. No meio do QRM, ⁽⁸⁾ pude perfeitamente escutar meu nome. Meu segundo sonho estava realizado. Não deu para entender o indicativo, mas o meu nome estava lá na relação de permissionários de novas licenças.

Naquele tempo, os “prefixos” eram distribuídos em ordem alfabética e alguém certamente estaria corujando ⁽⁹⁾ o QTC em melhores condições e me daria a informação no dia seguinte. Foi o que aconteceu. Logo me disseram quais eram minhas “letrinhas”.

(7) QTC falado – Boletim de notícias.

(8) QRM – Barulho, interferência radiofônica ou atmosférica.

(9) Corujar significa escutar, sintonizar, procurar por estações de rádio.

PY7VJZ. A pronúncia daquela combinação de caracteres soava em meus ouvidos como música maravilhosa. Até que enfim! Agora eu era um radioamador de fato e de direito.

Pois é, agora eu tinha um indicativo, estava habilitado a freqüentar todo o espectro das faixas permitidas aos radioamadores classe B, mas não tinha rádio. Nem sequer tinha uma antena. E agora? Os tempos tinham ficado muito difíceis, a inflação galopante não dava chance a ninguém, o dinheiro parecia sumir do nosso bolso.

Foi quando entrou em cena o meu guru número dois, o Chico Autran. Mais ou menos da minha idade, ele era universitário, fazia o segundo ou terceiro ano de medicina e era fanático montador de aparelhos eletrônicos.

Não se interessava muito em ser radioamador, não sabia telegrafia, mas adorava construir equipamentos de transmissão, os quais levava para testar em minha casa.

Para poder fazer esses testes, tivemos de improvisar um manipulador de madeira, penduramos uma anteninha de fio no beiral do telhado e ele colocou um oscilador de batimento ⁽¹⁰⁾ no meu radinho de cabeceira. Tudo muito precário, mas funcionava. Foi assim que comecei.

Naquele tempo era comum o uso de equipamentos “feitos em casa”, portanto, não era nada vergonhoso usar um transmissor feito pelo Chico Autran, um manipulador de pau e receber os sinais dos colegas num radinho Semp AC-431, provido de um oscilador de batimento, cuja finalidade era permitir a escuta de sinais telegráficos.

Aliás, a própria essência do radioamadorismo estimulava a criatividade, a pesquisa, a improvisação e a construção dos próprios aparelhos, visto que oficialmente era (e talvez ainda seja) difundido como “um serviço destinado a incentivar e desenvolver os conhecimentos técnicos de pessoas habilitadas e licenciadas pelas autoridades competentes, que se interessam pelo estudo da radioeletricidade e sua aplicação no serviço de intercomunicação, a título exclusivamente pessoal e sem interesse pecuniário”.

A quantidade de telefones era muito pequena. Basta saber que, para fazer uma ligação local em Fortaleza, discávamos apenas cinco dígitos. O primeiro dígito era fixo e comum a todos os aparelhos. Isso significa dizer que existiam, nessa época, menos de 10.000 aparelhos instalados na Capital do Ceará.

Uma ligação interurbana, para o Rio de Janeiro, por exemplo, tinha de ser feita através da empresa Radional. Pedia-se a ligação e ficava-se aguardando por horas e horas

(10) *Oscilador de batimento – acessório que permite a recepção auditiva de sinais Morse.*

que a mesma fosse estabelecida. Tudo era feito através das telefonistas, que, mesmo simpáticas e atenciosas, sempre nos deixavam à espera por horas e horas. Muitas vezes a conexão só se realizava no dia seguinte!

Por causa da deficiência nas comunicações e transportes da época, os radioamadores eram muito solicitados para a transmissão ou obtenção de notícias, sendo bastante comuns os QSOs ^(11) de família e a transmissão de mensagens e recados, comumente chamados de “torpedos”. Também não eram raros os pedidos para a obtenção de medicamentos de difícil aquisição e para a localização de pessoas desaparecidas.

Essas práticas eram muito bem aceitas por todos e tornavam oportuna e freqüente a utilização do chavão atribuído ao exército norte-americano, segundo o qual, “o difícil fazemos imediatamente; o impossível demora um pouco mais”.

Outro detalhe: o radioamadorismo era oficialmente reconhecido como reserva especial das Forças Armadas. Por isso, os radioamadores poderiam ser chamados a prestar serviços de caráter público, em casos de emergência, como enchentes e outras catástrofes, superando assim as habituais precariedades de comunicação.

Essas convocações raramente aconteciam, mas era uma condição que deixava todo mundo empolgado, cheio de orgulho, desejando mesmo ser um dia solicitado a prestar serviços voluntários à comunidade.

Eram muitos os freqüentadores da LABRE e eles habitualmente eram classificados de acordo com seus hábitos operacionais, como o pessoal da “Rodada do Cafezinho da Manhã” ou da “Rodada da Fraternidade” entre muitas outras.

E havia também o “pessoal do DX”.

Verdadeiros “caçadores de figurinhas”, muitos deles compareciam quase diariamente, em busca dos QSLs ^(12), ansiosamente aguardados. Falavam de contatos realizados com muitos países, comentavam sobre as amizades que faziam através do rádio com radioamadores do mundo inteiro. Eles eram meus ídolos e era com esses radioamadores que eu mais me identificava.

Eram vários os praticantes de DX. Todos eles “arranhavam” o espanhol e o inglês e tinham excelente memória geográfica, além de saberem de cor os prefixos utilizados por todos os países do mundo.

(11) QSO = Comunicado, no jargão radioamadorístico. (Veja código Q)

(12) QSL = Cartão que confirma o contato entre duas estações de radioamador.

Todos os dias, ao final do expediente, eles apareciam na sede da LABRE. Lembro muito bem que os mais assíduos eram Rebouças, Eleazar, Murilo Lima, Joel, Carneiro da Cunha, Tobias, Ademar, mais conhecido como Pintado, e Albanor. E havia também alguns outros, que embora não fossem muito chegados ao DX, estavam sempre por lá, como o Coronel Chagas, Guedes, Vandick, Romhanholli, Aldírio e Valdemar, que era o Diretor Seccional da entidade.

O primeiro a chegar era sempre o Rebouças, PY7YS, carinhosamente chamado de Zequinha. Ele trabalhava no Banco do Brasil, cujo prédio ficava bem em frente ao edifício dos Correios. Bastava atravessar a rua, tomar o elevador para o primeiro andar e lá estava ele na LABRE, demonstrando muito entusiasmo e simpatia, pronto para um bate-papo com os que iam chegando depois.

Zequinha era o DX-man mais famoso do Ceará e todos se referiam a ele como sendo o nosso campeão de DX. Ele dava muita atenção aos novatos e labreanos, respondia com boa vontade a qualquer pergunta, trazia sempre muitas informações sobre estações estrangeiras e incentivava com entusiasmo os radioamadores novatos, como eu.

No meio da sala da LABRE havia uma grande mesa, rodeada de cadeiras. Sobre essa mesa estava um oscilador e um manipulador para a prática de telegrafia e sempre havia algumas revistas Antenna usadas, além de um antigo exemplar do handbook.

O "Handbook" americano, bíblia do radioamadorismo internacional, dava muitas dicas importantes e apresentava vários diagramas de equipamentos, que o próprio radioamador podia artesanalmente montar ou mandar construir.

Foi o Handbook que me ensinou a construir, por exemplo, um par de mastros feitos de madeira, simples e baratos. Neles coloquei minha antena dipolo para 40 metros, a 12 metros de altura, conectada ao rádio por um fio paralelo de 300 ohms, desses que as empresas telefônicas ainda utilizam atualmente, quando fazem a instalação de nossos telefones fixos.

Hoje em dia é muito natural o radioamador possuir um ou até mesmo vários aparelhos de excelente qualidade, fabricados por famosas indústrias estrangeiras, mas naquela época era muito difícil (ou mesmo proibida) a importação de equipamentos transmissores de rádio.

Essas dificuldades levavam muitos radioamadores a se contentar com as montagens caseiras, nem sempre de desempenho confiável e boa aparência estética. Para

mim, novato no ramo e sem muito conhecimento do que havia no mercado, qualquer aparelho era ótimo.

Ainda não existiam equipamentos transistorizados. Os rádios eram valvulados e necessitavam de transformadores bem grandes e pesados. Os demais componentes eletrônicos, como resistências e condensadores ⁽¹³⁾, eram também volumosos, e algumas válvulas eram enormes, o que obrigava os montadores dos transmissores mais possantes, a acomodar as montagens em estruturas ou armários bem grandes, verdadeiros guarda-roupas.

Atualmente os aparelhos de transmissão e de recepção formam uma única peça, o transceptor, mas 45, 50 anos atrás eles eram separados. E para acomodar toda essa volumosa tralha era necessário que os radioamadores dispusessem em suas casas de bastante espaço, para o “shack”, como ainda hoje são chamados os locais onde se situam as estações.

Poucos anos depois surgiu uma empresa fabricante de equipamentos para radioamador no Brasil, a Delta, que produzia o transmissor Geloso 310, com 25 watts de saída e o receptor Geloso 209. Isso mesmo, transmissor e receptor em aparelhos separados.

Conhecidos como “o casal Geloso”, eles foram bastante populares por bastante tempo. Quem era mais abonado, adquiria também o amplificador Geloso 370 e passava a ser considerado um “tubarão” ⁽¹⁴⁾.

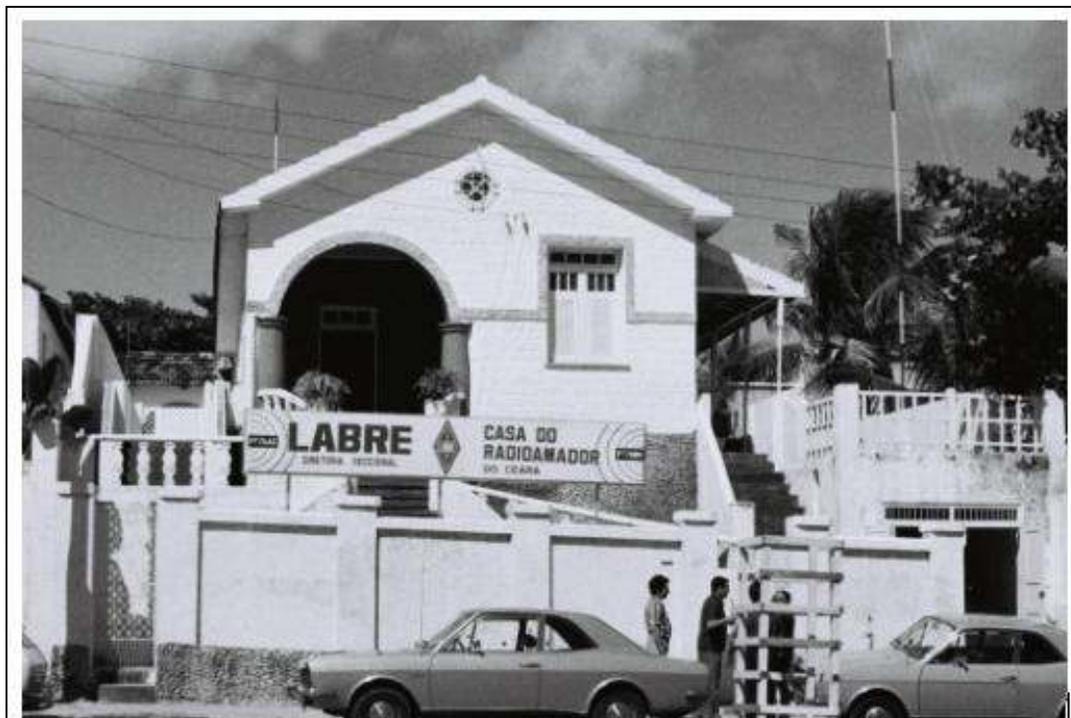
Mas o equipamento do Chico Autran foi apenas o início de minhas atividades radioamadorísticas. Foi um transmissor que me deu muita satisfação e que me permitiu a realização de grande quantidade de contatos com colegas brasileiros e estrangeiros, Com ele fiz contato com milhares de estações, em mais de uma centena de países.

Mas isso já é outra história ...

(13) Resistência = atualmente chamado resistor. Condensador = atual capacitor.

(14) Tubarão – Radioamador possuidor de estação poderosa, com potência acima da média.

Casa do Radioamador do Ceará



A antiga sede da Labre e da Casa do Radioamador, na Av. da Abolição.



A atual sede da CRACE, na Praia do Futuro

NOVO RUMO

Estamos agora no segundo semestre de 1988.

Trinta anos já se passaram e muita coisa mudou. A máquina de escrever, que foi tão importante na época do concurso para a carreira de telegrafista, já está se tornando peça de museu, pois o uso do computador está ficando cada dia mais comum.

As comunicações telefônicas ainda estão em desenvolvimento, mas avançam a passos de gigante. Quase todo mundo já tem telefone em casa e é comum a presença de orelhões nas esquinas e praças das cidades. Já temos TV a cores, o sistema de iluminação pública melhorou bastante, e quase não há mais falta de luz nas grandes cidades. O Brasil inteiro agora percorre um novo rumo. O rumo do progresso.

As principais estradas agora já são asfaltadas e, mesmo esburacadas e mal conservadas, encurtaram muito as distâncias, bastando dizer que uma viagem de ônibus para São Paulo é feita agora em menos de cinco dias. Os estabelecimentos bancários também evoluíram bastante e suas agências estão sendo paulatinamente interligadas, graças à informática.

O funcionamento do telégrafo modernizou e também mudou bastante, mas, mesmo evoluindo e tornando os serviços de comunicação mais eficientes, o serviço telegráfico entrou na contramão do progresso e perdeu muito de seu movimento e de sua importância.

Isso por que as pessoas já não se comunicam mais por telegrama. O Morse, o teletipo, o “baudot”, o “creed” ... tudo é coisa do passado.

Diz-se até que, por serem obsoletos, esses aparelhos foram se juntar a outras modalidades de comunicação mais antigas, como o tambor, o pombo-correio o mensageiro-a-cavalo e os sinais de fumaça!

Ninguém mais sabe quais eram as funções de um telegrafista. Os mais jovens desconhecem até o que é um telegrama! A utilização de telegramas como meio de comunicação, pelo que sabemos, se resume agora a esporádicas mensagens de pêsames, parabéns, ou comunicados que necessitem de comprovação documental.

Minha idade em 1988 era 50 anos. Antes do fim do ano emplacaria os 51. Já estava aposentado e podia dispor de todo o tempo livre do mundo. Principalmente para as atividades radioamadorísticas, meu sonho, desde a infância.

Meu indicativo também havia mudado.

Desde maio de 1979, a meu pedido, ele foi substituído pelo DENTEL (hoje ANATEL), para o atual PT7AA, um indicativo que se tornou bastante polêmico, pois algumas pessoas achavam que o sufixo AA deveria ser privativo da LABRE. Mas não havia o que discutir, visto que a legislação é omissa quanto a isso.

Já tendo operado com diversos equipamentos, realizado muitos milhares de contatos, principalmente telegráficos, e participado de inúmeros “contestes”⁽¹⁵⁾, dispunha então de um transceptor moderno, um modelo TS-830, fabricado pela Kenwood, e até tinha um manipulador eletrônico dos mais atualizados.

As condições de propagação eram excelentes, graças às artimanhas e caprichos de um ciclo solar favorável, e o radioamadorismo mundial vivia seus melhores dias. Estava em pleno andamento a fase de ouro para os praticantes de DX.

Meus ídolos, a essa época, eram os radioamadores expedicionários, pessoas que se dedicavam a viajar para países ou ilhas onde, algumas vezes, não havia sequer um único radioamador residente.

Esses aventureiros iam freqüentemente para regiões remotas, locais às vezes desabitados, lugares que, apesar de serem geograficamente pouco relevantes, tinham grande valor para nós, pois eram válidos para diversas competições radioamadorísticas importantes.

Esses locais, chamados de “entidades” ou “países” pelo DXCC,⁽¹⁶⁾ só podiam, portanto ser “trabalhados”⁽¹⁷⁾ quando algum desses aventureiros, mesmo enfrentando todos os problemas e perigos, resolvia operar de lá por alguns dias.

Muitas desses operadores eram pessoas mundialmente conhecidas e admiradas. As notícias sobre suas andanças eram amplamente divulgadas, principalmente pelas faixas de rádio e pelos boletins de DX, visto que, em termos de radioamadorismo, a Internet ainda estava começando a se desenvolver mundo afora.

O tempo vai passando, e diversos nomes vão se tornando célebres, como Don Miller, Jim Smith, Ron Wright, Martti Laine, bem como o famoso casal milionário americano,

(15) *Conteste – Competição radioamadorística, quase sempre realizada em fins de semana.*

(16) *DXCC – Significa DX Century Club, diploma fornecido pela Liga de radioamadores americana (ARRL) a radioamadores de qualquer parte do mundo que comprovem um mínimo de 100 países trabalhados e confirmados.*

(17) *No jargão radioamadorístico, “trabalhar” uma estação significa estabelecer contato bilateral com ela, com direito a solicitar o QSL de confirmação.*

Lloyd e Iris Colvin, que exerceram suas atividades radioamadorísticas em mais de 100 países, sempre viajando de primeira classe e instalando seus equipamentos em hotéis de luxo!

Mas, principalmente, havia os expedicionários e aventureiros mais modestos. Um desses aventureiros se chamava Eric Sjolund - SMØAGD, um sueco barbudo e simpático, que, apesar do desconforto e dos perigos, percorreu muitos países da África, atravessando regiões de extrema pobreza, carregando uma antena e um rádio debaixo do braço.

Sendo todos excelentes operadores, eram eles que ajudavam a melhorar nossos escores no DXCC e davam um sabor todo especial à arte de fazer DX.

Depois dessas divagações no fascinante mundo dos expedicionários, vamos voltar à essência de nossa história.

No final da década de 80 a sede da LABRE já tinha sido transferida da Avenida da Abolição para a Avenida Dioguinho, na Praia do Futuro, local da sede própria da Casa do Radioamador do Ceará, onde está até hoje. (Veja fotos na página 17)

O local é muito aprazível, com piscina, cascata artificial, e localização privilegiada, pois fica a menos de cem metros do mar. Aos sábados tinha serviço de bar e restaurante, onde podíamos degustar apetitosa caranguejada.

Carinhosamente chamada de Toca da Coruja, a Casa do Radioamador foi e continua sendo o ponto de encontro semanal dos radioamadores de Fortaleza e local de visita obrigatória para colegas de outras cidades, quando de passagem por nossa Capital.

Durante muitos anos a presidência da Casa do Radioamador do Ceará foi ocupada por PT7VBN, Murilo Luz, (fotos ao lado) coronel reformado do Exército, e batalhador incansável pelos interesses da entidade que dirigiu.

Foi ele que encabeçou o movimento junto ao prefeito de Fortaleza, conseguindo a doação desse excelente terreno que agora abriga a associação. Ele escrevia semanalmente a coluna "Radioamadorismo", publicada todo sábado no jornal O Povo e foi ele também quem conseguiu meios para a construção do prédio, tarefa árdua, que demorou vários anos.



Todo sábado nossa turma de DX se reunia na “Toca” para apanhar os QSLs, tomar cerveja, comer caranguejo e jogar conversa fora. Era a “rodada do caranguejo”, tão badalada nas faixas, que ficou conhecida e famosa em todo o Brasil.

O ForDX (Fortaleza DX Group), agremiação informal que reúne até hoje os aficionados do DX, tinha mesa cativa por lá. O fundador do ForDX foi Luciano, PT7WA, carinhosamente chamado de “guru” e sua criação foi baseada nos padrões utilizados por grupos de amantes do DX dos Estados Unidos e da Europa, tendo como principal característica, o contato permanente entre eles, em frequência cativa de VHF.

Os membros do ForDX eram normalmente bons operadores e todos se interessavam em demonstrar, quando utilizando as frequências de rádio, um padrão ético de muito boa qualidade.

Luciano, funcionário do Banco do Brasil, acostumado às regras rígidas de seu trabalho, sempre foi um radioamador competente e austero, preocupado em propagar, entre os colegas, a prática de um comportamento sóbrio durante os QSOs e um radioamadorismo comprometido com a ética e as normas da legislação em vigor.

Os membros do ForDX eram, portanto, pessoas sérias, que, antes de serem convidadas a fazer parte do grupo, passavam por um longo período de observação. Luciano (foto ao lado) exigia do grupo o gosto pela prática dos contatos de longa distância (DX, como já foi dito), e nunca se cansou de exercer, sobre seus pupilos, rígida fiscalização, com eventuais censuras e “puxões de orelha” aos ocasionais “infratores”.



Sou um dos membros desse grupo, e foi num desses sábados do segundo semestre de 1988, que tomei conhecimento da grande novidade que ali circulava: Ailton, PT7AQ, nosso colega do ForDX, tinha sido convidado por Karl Mesquita, de Natal, para participar de uma expedição aos Rochedos de São Pedro e São Paulo, na qualidade de operador de telegrafia.

A expedição ainda estava em planejamento e não havia sido ainda estabelecida uma data para sua realização.

A parte inicial da fase preparatória da expedição consistia na seleção dos operadores, tarefa nada fácil, pois apesar do interesse de grande número de radioamadores

em fazer parte da equipe, uma expedição a São Pedro e São Paulo sempre foi considerada uma empreitada bastante perigosa, por envolver boa dose de risco de vida.

Para aqueles que não estão familiarizados com os meandros e as particularidades do mundo do DX, e para que fique bem clara a importância de uma expedição desse porte, vale aqui uma interrupção no meu relato, para alguns esclarecimentos.

A lista de “países” do DXCC consta atualmente de 338 “entidades”, muitas das quais, não são exatamente as nações que constam dos mapas.

Existem exceções, como o Vaticano, em Roma, o prédio da ONU, em Nova York e a sede da União Internacional de Telecomunicações, em Genebra, Suíça, entre outros.. Esses locais também são “entidades” do DXCC.

Há também o caso de várias ilhas, que embora façam parte de países continentais, estão localizadas a mais de 200 milhas de distância da costa.

Este caso ocorre no Brasil, que é composto por quatro “entidades”, que são:

- 1- O continente;
- 2- Ilha de Fernando de Noronha;
- 3- Ilha da Trindade,
- 4- Arquipélago de São Pedro e São Paulo, conhecido abreviadamente, mundo afora, em inglês, como S.P.S.P. Rocks, ou simplesmente SPSP. (Até junho de 1996 o nome oficial em português era Rochedos de São Pedro e São Paulo).

➡O continente, todo mundo sabe o que é, e nele vivem milhares de radioamadores atuantes.

➡ Fernando de Noronha – É um lugar paradisíaco situado no nordeste brasileiro.

Pertence atualmente ao Estado de Pernambuco, tem aeroporto e recebe grande número de turistas do mundo inteiro, como todos sabemos. Há muitos anos tem um único radioamador residente, que é o André – PYØFF.

➡ A Ilha da Trindade está situada a mais ou menos 1200 quilômetros a leste do Espírito Santo e é ocupada pela Marinha do Brasil, que mantém ali um Posto Oceanográfico. Tem uma guarnição de 36 homens, que são substituídos a cada quatro meses, no máximo. Eventualmente um dos militares é radioamador e utiliza um indicativo especial durante sua permanência ali.

➡Arquipélago de São Pedro e São Paulo, na verdade algumas pedras no meio do Oceano Atlântico, é o lugar mais inóspito do Brasil. Fica também no nordeste brasileiro,

aproximadamente 1.200 quilômetros distante do Rio Grande do Norte. Hoje existe lá uma pequena casa de madeira, construída pelo IBAMA, em convênio com a Marinha, a qual é ocupada por pesquisadores, com a função de manter o local habitado. Até 1998 nada havia ali, a não ser o farol automático, algumas centenas de aves marinhas e milhares de pequenos caranguejos.

Feitos esses esclarecimentos, voltemos ao que interessa.

O deslocamento do continente até S.P.S.P. Rocks só pode ser feito por mar, o que dificulta bastante qualquer plano de viagem, considerando-se que não há transporte regular para lá. Excetuando-se alguns barcos de pesca e eventuais navios patrulheiros da Marinha, ninguém mais anda por ali.

Compartilhar uma expedição importante como essa, é o sonho de centenas, talvez milhares de radioamadores, mas essa parte perigosa do problema faz com que muitos desistam de participar, principalmente por causa da reação negativa dos familiares, com o temor da ocorrência de acidentes ou fatos desastrosos.

Previendo que essa reação familiar pudesse acontecer, e decidido a aproveitar aquela chance, fiz uma ligação telefônica para Ailton, e solicitei que o mesmo indicasse meu nome para substituí-lo, no caso de haver desistência de sua parte.

E foi isso mesmo que veio a acontecer. Pressionado pela esposa e pelos filhos, meu amigo Ailton desistiu da expedição e, atendendo ao meu pedido, fez a recomendação de meu nome a Karl.

Imediatamente recebi um telefonema de Natal. Embora não nos conhecêssemos pessoalmente, Karl e eu tivemos uma conversa agradável e nos entendemos às mil maravilhas. Ele então me convidou a viajar até sua cidade, não só para nos conhecermos e para combinar detalhes pendentes, mas também para que eu fosse apresentado aos demais membros da empreitada.

Uma semana depois fui a Natal, sendo muito bem recebido pelo novo amigo, e por vários outros colegas. Na qualidade de dirigente do grupo de DX da Capital do Rio Grande do Norte, o Natal DX Group, Karl me apresentou a alguns outros prováveis companheiros de expedição, falou-me de seus planos, e discutimos inúmeros pormenores de assuntos que estavam ainda por resolver.

Entre os vários detalhes que pude observar, um era bem evidente: todos nós éramos inexperientes em matéria de acampamento, que é o que viria a ser nossa expedição,

uma grande e perigosa aventura, num acampamento precário em algum lugar perdido, em alto-mar.

Teríamos que levar tudo que fosse necessário à nossa permanência em um lugar ermo, onde permaneceríamos durante uma semana ou mais.

Assim sendo, era necessário muito cuidado na elaboração da lista de material a ser embarcado junto conosco e muita atenção para não esquecer nada, pois todos os itens seriam de importância vital.

Sabíamos que, uma vez embarcados e viajando rumo ao nosso destino, teríamos sobre os ombros a responsabilidade de resolver todos nossos problemas por nós mesmos. Provavelmente não iríamos ter a quem recorrer, em caso de qualquer emergência, ou necessidade.

Qualquer falha agora poderia provocar o fracasso, o fim antecipado da empreitada, o que viria a ser uma decepção enorme, perante o radioamadorismo do mundo inteiro, que aguardava ansiosamente a expedição e tanta confiança e esperança depositava em nós.

As pesquisas realizadas, por alguns boletins de DX, colocavam os Rochedos de São Pedro e São Paulo, no topo da lista dos “países mais procurados”, o que significa dizer que um número enorme de radioamadores nunca tinha conseguido “trabalhar” qualquer das expedições realizadas antes. Principalmente colegas do outro lado do mundo, em países como Japão, Coréia, Austrália, etc.

Para tentar evitar a possibilidade de falhas, Karl e eu mantivemos muitos contatos pelo rádio e pelo telefone e freqüentemente checávamos nossas listas de material, em demoradas conversas. Isso veio consolidar cada vez mais nossa amizade.

Uma expedição a S.P.S.P. Rocks exige que se transporte para lá um montão de coisas, pois ali não existia absolutamente nada, como já disse.

Não poderíamos levar somente o material básico, como rádios, antenas, mastros, cordas, acopladores, manipuladores, baterias, geradores, gasolina, ferramentas e material para reposição.

A lista das coisas indispensáveis é enorme, pois inclui itens como barraca, lonas, colchonetes, mesa, cadeiras, gás butano, fogareiro, mantimentos, panelas, pratos, copos e água potável. Bastante água para beber, pois lá se sente muita sede.

De acordo com o que estava sendo planejado, o início de nossa viagem ficou previsto para abril ou maio de 1989, época em que as marés são normalmente mais favoráveis.

Karl já havia acertado o aluguel de um barco, conforme veremos adiante. Levando-se em conta que essa seria a principal preocupação para o bom andamento de nossos planos, nós só tínhamos de nos preocupar agora com detalhes, nada mais que detalhes.

O resto da história será contado nas próximas páginas, quando do relato dessa minha primeira participação em expedição.

Procurarei fazer esse relato de forma minuciosa, com riqueza de detalhes, para que o leitor tenha uma perfeita idéia do que é uma expedição para aquele lugar perdido no meio do oceano. Nas dissertações que virão em seguida, procurarei ser mais objetivo, mais sucinto, para evitar repetição monótona de fatos óbvios.



Vista completa dos Rochedos de São Pedro e São Paulo

PRIMEIRA EXPEDIÇÃO

ROCHEDOS DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO

13 a 20 / 5 / 1989 – (IOTA: SA 014)

Antes de começar a primeira de minhas histórias, vamos conhecer melhor o lugar para o qual estávamos nos preparando para ir.

Os rochedos de São Pedro e São Paulo, sem sombra de dúvida, são o pedaço mais inóspito do Brasil, um local aparentemente insignificante, que a grande maioria dos brasileiros nem sequer sabe que existe.

Eles sempre pertenceram ao Brasil, e nunca despertaram qualquer interesse das autoridades brasileiras, embora sejam conhecidos desde o início do século XVI, pois já apareciam na Carta de Mercator, de 1539.

Localizados ligeiramente acima da linha do Equador, suas coordenadas são: 0° 56' N 29° 22' W e estão situados a meio caminho entre o Cabo de São Roque (Rio Grande do Norte) e a cidade de Dacar, capital da República do Senegal, África. A distância do litoral do Rio Grande do Norte até lá é de aproximadamente 620 milhas náuticas, o que dá, mais ou menos, 1.200 quilômetros.



Consistem em diversas formações rochosas que emergem do oceano, em forma de ferradura, com a entrada principal abrindo para noroeste. A parte central é uma espécie de enseada, com profundidade variável entre 5 e 15 metros, e seu formato lembra a cratera de um vulcão.

Impulsionadas pelas forças das correntes marinhas e das marés, as águas contidas nessa cratera estão em constante movimento, Às vezes moderados, outras vezes extremamente violentos.

O quebrar das ondas nas pedras espalha muita água por toda a parte baixa da rocha, o que torna as operações de embarque e desembarque perigosamente melindrosas.

O ponto mais alto dos rochedos fica na pedra (ou ilha) de maior tamanho e sua altura é de aproximadamente 20 metros acima do nível do mar. Nesse local encontravam-se, na época, as ruínas de um antigo farol e seria ali a área mais segura para montagem de nosso acampamento. (Veja na foto acima a parte clara, no alto do morro)

Durante o dia o calor é abrasador, torturante mesmo, chegando a alcançar os 45 graus centígrados, mas as noites são agradáveis, com temperaturas oscilando entre 25 e 20 graus. Chove muito, principalmente à noite, e essas chuvas sempre vêm acompanhadas de fortes rajadas de vento, relâmpagos e raios, formando verdadeiras tempestades, ou procelas, conforme falam os pescadores.

Após conhecido nosso destino, vamos então focalizar os preparativos de nossa viagem, que desde os meses finais de 1988 estava sendo minuciosamente organizada.

Entre os itens sob a responsabilidade de Karl, estavam a barraca, mastros para antenas, geradores, baterias, lonas, material de cozinha, ferramentas, mantimentos, combustível, garrafões plásticos para água potável e um montão de coisas mais.

Quanto a mim, fiquei de levar, entre outras coisas, manipulador, rádio, acoplador, uma antena vertical e mais uma antena direcional de 3 elementos, uma Mosley TA-33-Jr. Essa antena parecia ser a peça mais importante de minha bagagem.

A previsão de despesas era bem grande e, para fazer frente a elas, Karl providenciou intensa divulgação da expedição nos boletins de DX do mundo inteiro, pedindo ajuda financeira. Isso resultou no recebimento de pequenas doações, que, apesar de bem-vindas, eram insuficientes para cobrir nossos gastos.

A doação de maior valor, prometida pela Northern California DX Foundation (N.C.D.X.F.)⁽¹⁸⁾, que seria de 2.000 dólares, demorava a chegar, o que atrasava bastante nosso planejamento, pois esse valor seria destinado ao pagamento do aluguel do barco.

Essa colaboração da fundação americana era, portanto, imprescindível para a finalização de nossos planos.

Transcorria o mês de abril, meu material já estava embalado, e eu aguardava o chamado de Karl a qualquer momento.

No dia 28 do mês de abril, recebi um telefonema de Natal. Karl me convidava a ir rapidamente para lá, pois havia acabado de receber a contribuição do NCDXF. Ele informou que já havia acertado o aluguel de um barco, o Moanas, que já estaria em preparativos para nossa viagem. Fiquei então sabendo que os indicativos a serem usados seriam ZYØSS para fonia, ZYØSW para telegrafia e ZYØSY para RTTY.⁽¹⁹⁾

(18) *Existem várias fundações de DX mundo afora. Elas estimulam a prática de expedições e ajudam financeiramente, quando necessário.*

(19) *RTTY – (Rádio-teletipo) Modalidade de comunicação radioamadorística, para a qual é necessário o uso de um computador.*

Para que eu pudesse ir, era preciso tomar mais uma última providência, que conscientemente foi deixada para o momento final. É que a antena direcional, devidamente desmontada, seria transportada em um bagageiro de teto, já instalado em meu carro, porém alguns elementos dessa antena ultrapassavam em comprimento as medidas do veículo, o que ia de encontro à legislação de trânsito vigente.

Era absolutamente necessário que eu comparecesse ao escritório da Polícia Rodoviária Federal, para conseguir uma autorização para trafegar nas BR's 116 e 304, carregando o trambolho.

Essa permissão é concedida com prazo de validade máxima de 30 dias, por isso, a solicitação teria de ser feita somente às vésperas da partida, uma vez que meu retorno estava previsto para o final do mês de maio.

Minha chegada em Natal, dois dias depois, coincidiu com uma péssima notícia: o dono do Moanas, sem maiores explicações, simplesmente desistiu da viagem.

Droga! Que droga! E agora? Renunciar à nossa expedição? Esse foi realmente nosso primeiro pensamento, mas Karl é um sujeito teimoso, não é de entregar os pontos com facilidade.

Refeitos do susto, partimos para a praia. Fomos conversar com donos de barcos, tripulantes, pescadores. Procurávamos qualquer pessoa que pudesse nos ajudar a encontrar outra embarcação disponível e que nos transportasse imediatamente.

No dia seguinte pela manhã, contando com a companhia e ajuda do Leopoldo (Leo) – PS7JS, reiniciamos nossa busca e assim chegamos ao late Clube de Natal. Ali fomos informados que nossa única chance de conseguir solução imediata para o nosso problema seria convencer o “alemão” a nos levar.

Depois de alguma procura, localizamos o tal alemão, cujo nome completo era Peter Clemens Pereira, alemão de nascimento, um sujeito grandão, bigodudo, de porte atlético, marido de uma brasileira, e residente há algum tempo em Natal. Soubemos depois que o sobrenome Pereira foi adotado por ele, em virtude de seu casamento com uma natalense, dona Tânia Pereira.

Ele era o proprietário do Shanty, um bonito veleiro, com casco de ferro, com 13 metros de comprimento, que estava ancorado ali, bem à nossa frente. Shanty, em inglês, significa choupana.

Peter, com muita experiência em navegação mundo afora, tinha uma oficina nas dependências do late Clube e sua ocupação principal consistia em dar assistência mecânica a embarcações, principalmente as estrangeiras, de passagem por Natal.

Mesmo morando no Brasil há algum tempo, Peter tinha um vocabulário muito limitado em nossa língua e foi bastante difícil a comunicação com ele, que falava uma mistura de alemão, inglês capenga e português indigesto, recheado de palavrões, o que nos deixou com a impressão de que ele era extremamente mal-educado e grosseirão.

Depois de uma negociação complicada, ele concordou com a viagem, exigindo pagamento adiantado. E lá se foi para o bolso do alemão o dinheiro que o NCDXF nos mandou. No final das contas, isso para nós foi ótimo. Para quem pensava que a viagem ia ser cancelada, esse alemão parecia ter caído do céu.

Fizemos uma rápida vistoria no barco, que nos pareceu OK e marcamos nossa saída para o próximo dia 6, um sábado.

Só depois de tudo acertado, Karl me deu ciência que teríamos mais um companheiro de viagem.

Era o oceanógrafo e mergulhador Alexandre Filippini, que viajaria a serviço do Projeto Tamar, ⁽²⁰⁾ do IBAMA, com a finalidade principal de capturar e marcar tartarugas e pássaros marinhos. Seu trabalho nada tinha a ver com o nosso radioamadorismo.

No dia anterior à partida, uma sexta-feira, Karl fez um último contato telefônico com os demais radioamadores comprometidos com a expedição, convocando-os para a viagem, no dia seguinte. Mas aconteceu o que já prevíamos: todos desistiram, alegando os mais variados motivos.

Não havia mais dúvida. Sem poder contar com a participação de outros radioamadores, os únicos operadores seriam Leopoldo, Karl e eu.

O sábado inteiro foi dedicado aos últimos preparativos. Levamos toda nossa bagagem para o late Clube, fizemos as últimas compras e instalamos uma antena Hustley vertical na popa do Shanty, para ser usada durante a viagem.

Nossa saída foi registrada pela TV Manchete, Canal 8, que levou nossas imagens ao ar no dia seguinte, conforme fomos informados depois.

Zarpamos às 18 horas daquele sábado, dia 6 de maio de 1989, e rapidamente avançamos mar adentro, graças a um vento bastante favorável. Pouco a pouco víamos as

(20) O Projeto **T**Artaruga **MAR**inha, trata da preservação daqueles animais no Brasil.

luzes da cidade de Natal sumindo no horizonte atrás de nós, enquanto a escuridão que cobria o oceano se expandia à nossa frente.

No domingo, já bem longe da terra, o comandante Peter nos ensinou a manter o rumo, usando a bússola e o timão. A partir de então, todos nós nos revezamos, pilotando o barco.

Leopoldo, Filippini, Karl e eu nos alternávamos no timão durante o dia inteiro e parte da noite, enquanto o alemão dormia profundamente em seu beliche, interrompendo o sono somente quando ia fazer os procedimentos de localização necessários à viagem, ou quando preparava algo para comermos em seu fogareiro a querosene, fedorento pra chuchu. Nós fazíamos o possível para evitar acordá-lo, o que certamente acarretaria ataques de mal-humor.

Lá para as tantas, quando o alemão finalmente via que já queríamos dormir, ele assumia o timão e ficava lá até o dia amanhecer.

Foi logo nesse início de viagem que verificamos que, além da bússola, o comandante Peter dispunha apenas de um mapa náutico e um velhíssimo sextante, para fins de localização. Estávamos navegando praticamente com os mesmos recursos usados por Pedro Álvares Cabral em 1500!

No domingo mesmo, o tempo mudou e aquele ventinho gostoso que nos impulsionava, simplesmente sumiu. A calmaria, que perdurou por muitas e muitas horas, nos deixava impacientes, nervosos.

Decidimos então utilizar o motor do barco para seguir viagem e incluímos em nossos planos uma parada em Fernando de Noronha, para reabastecimento.

Afinal de contas, o combustível de um veleiro é o vento. Nossa gasolina tinha outra finalidade, pois se destinava a alimentar o gerador, depois que desembarcássemos em SPSP.

Chegamos a Fernando de Noronha no dia 9 à tardinha, onde fomos recebidos por André – PYØFF, com quem já tínhamos mantido contato através do rádio.

Estava havendo rigoroso racionamento de gasolina em Noronha, mas graças ao prestígio de André, conseguimos comprar o combustível que iríamos precisar.

Depois de um revigorante banho de chuveiro e um belo jantar no hotel Esmeralda do Atlântico, regressamos ao barco e partimos da ilha por volta das 21 horas, com destino aos rochedos.

Logo que nos afastamos de Fernando de Noronha, pegamos um fortíssimo vento de popa, que nos impulsionava para a frente a grande velocidade.

O veleiro, bastante inclinado para o lado direito, saltava sobre as ondas e dava a impressão que iria virar. Ao timão da embarcação e no controle da vela, o comandante Peter, entre resmungos e palavrões, demonstrava estar usando de toda sua perícia para tirar proveito máximo daquela perigosa situação.

O vendaval durou umas duas, três horas e, apesar dos perigos a que nos submeteu, nos colocou bem mais próximos de nosso destino.

Diariamente, por volta das nove horas da manhã e aproximadamente às três da tarde, Peter tirava cuidadosamente seu sextante de uma velha caixa de madeira, forrada de veludo azul e ia ao convés fazer medições, incompreensíveis para nós.

Depois ele sentava junto à mesinha onde se encontravam os mapas e fazia muitos cálculos e anotações. Finalmente colocava uma régua sobre o mapa e traçava o roteiro percorrido e, com um X, marcava nossa nova posição.

Durante esse trabalho ele ficava caladão, não queria conversa com ninguém!

Todos os dias, através do nosso rádio, entrávamos em contato com colegas de Natal e Fortaleza, para dar e receber notícias. As conversas eram muito agradáveis, mas tinham de ser breves, para economizar bateria.

A viagem numa embarcação a vela tem momentos perigosos, como a ocorrência do vendaval que acabei de contar, mas tem outros bastante agradáveis, bonitos e emocionantes, como aquelas horas em que fomos escoltados por cardumes de golfinhos, aquela noite que uma gaivota resolveu pernoitar na proa do Shanty, ou ainda quando cruzamos com um navio enorme, um super petroleiro, que passou por nós a pequena distância. O operador de rádio do petroleiro entrou em contato conosco na frequência de VHF marítimo, forneceu nossa posição, nos desejou boa viagem e tchau.

Durante os dias que se seguiram, também aconteceram horas e horas de calma, o que nos forçava, mesmo a contragosto, a usar o motor. Choveu algumas vezes, chuvas muito bem recebidas por nós, que aproveitávamos para tomar banho de água doce, uma raridade no mar.

Filippini era grande observador das coisas do mar e nos mostrava muitos detalhes de acontecimentos à nossa volta, que eram por nós ignorados. Ora era uma ave marinha, que passava ao longe, ora era um cardume de peixes movimentando a superfície do mar a alguma distância, às vezes um silencioso grupo de golfinhos que nadava ao nosso lado.

Aos pouco fomos nos habituando a palavras como Lambaru, Sula Leucogaster, Petrel das Tormentas. Fragata Magnificens, Chelonia Midas, Caretta Caretta, e muitas mais. Ele fazia sempre questão de nos mostrar os desenhos num dos livros que ele levava e prendia nossa atenção, dando verdadeiras aulas sobre comportamento animal.

Dia 12 de maio, sexta-feira. Quase uma semana no mar. Por volta das 8,30 da manhã, o comandante Peter nos comunicou que estávamos atravessando a linha do Equador, o que nos levou a fazer as brincadeiras de praxe.

Em seguida colocamos nossa estação no ar e avisamos aos colegas no continente, que já estávamos quase chegando ao nosso destino. Choveu um pouco e mais uma vez aproveitamos para tirar o sal do corpo.

Finalmente, às 13,05 hs, usando binóculos, Karl avista os rochedos, um pontinho no horizonte. Quando nos aproximamos mais um pouco, deu para perceber a presença de um barco junto às rochas.

Por volta das 16,00 hs, já bem próximos aos rochedos, fizemos algumas chamadas no VHF, mas ninguém respondeu. Contornamos os rochedos, para fins de reconhecimento, e nos aproximamos do barco pesqueiro DO RIO NEGRO, que estava ancorado a uns 150 metros da entrada da enseada.

Nosso primeiro contato com o pessoal do barco foi muito amistoso. Fomos muito bem recepcionados pelos pescadores e pelo Sr. Manoel Figueiredo da Silva, conhecido como Manoel Morrão, dono do pesqueiro.

“Seu” Manoel, residente em Recife, é um português alegre e gentil, bastante comunicativo. Ele nos falou que é pescador desde menino e que trabalha nas proximidades de SPSP há mais de oito anos.

Ele e um de seus pescadores, de nome Luciano, vieram até o Shanty num barquinho de alumínio, movido a remo, (foto à direita) e vendo que trazíamos apenas um velho e pequeno barco inflável, inadequado para fazer sozinho a operação de desembarque nas pedras, se prontificaram a nos ajudar no que fosse necessário.



Ao final do dia, o pesqueiro saiu para a pescaria e, com autorização de “seu” Manoel, utilizamos a âncora dele para nosso pernoite, ansiosos por um novo amanhecer..

Sábado, 13 de maio de 1989 – Se estivéssemos em casa, estaríamos comemorando nessa data o dia das mães, mas aqui, no meio do mar, tínhamos mesmo era que nos preocupar com o desembarque e iniciar nossa expedição o mais rápido possível.

Os rochedos de São Pedro e São Paulo ficam em outro fuso horário. Por isso o sol lá nasce uma hora antes. Enquanto o Brasil inteiro ainda estava às escuras, lá já tínhamos um bonito sol acima do horizonte.

O pescueiro retornou logo que amanheceu e passou a utilizar a âncora. Nosso veleiro ficou ligado a ele por uma corda grossa, de uns cinquenta metros de comprimento, que permitia às duas embarcações se manter a uma distância segura, a salvo de possíveis colisões.

Essa corda foi amarrada à proa do Shanty e à traseira do DO RIO NEGRO, atada à amurada, junto à cozinha. De onde estávamos podíamos perfeitamente ver muito do que se passava no barco de “seu” Manoel. Principalmente observar o trabalho do cozinheiro, já cuidando de preparar a alimentação dos doze homens a bordo.

De vez em quando o cozinheiro atirava alguma coisa ao mar. Eram restos de verdura, sobras de carne, coisas assim. Isso chamou nossa atenção porque, por causa da comida fácil, havia uma grande quantidade de peixes, principalmente cangulos, em constante movimento entre os dois barcos, e nas proximidades da parte submersa da corda. Havia também uma grande mancha escura que se movimentava com lentidão entre as duas embarcações, e que Filippini nos disse tratar-se de uma arraia-jamanta ou um tubarão-baleia, nadando um ou dois metros abaixo da superfície.

De repente uma onda um pouco maior empurrou nosso barco e fez a corda reter, levando para o alto, quase um metro acima da água uma enorme arraia-jamanta. Todos nós vimos o gigantesco animal ser tirado da água pela força da corda distendida e Filippini avaliou seu tamanho em três metros e meio de diâmetro, no mínimo.

Enquanto aguardávamos a chegada da ajuda prometida, retiramos nosso material para o convés e foi então que descobrimos mais uma deficiência no equipamento do alemão. Não havia bomba para encher de ar o barco inflável, que durante toda a viagem esteve dobrado e amarrado em um canto. O enchimento teria de ser feito com a boca, com o ar de nossos pulmões, tarefa ingrata, que levou um tempão.

Logo que terminaram seus afazeres, “seu” Manoel e Luciano vieram até nós, trazendo seu barquinho de alumínio. Com maré baixa e mar aparentemente calmo, demos início à difícil tarefa de levar nossa bagagem para as pedras.

Colocamos tudo o que foi possível nos dois barcos. “Seu” Manoel, Leopoldo e Luciano foram no barco de alumínio, Filippini e eu no inflável e Karl ficou no veleiro, coordenando o embarque do material. Leo foi o primeiro a por os pés nos rochedos e imediatamente demos início ao transbordo da carga para terra firme.

Nessa primeira etapa de desembarque, enquanto Filippini e eu remávamos cratera adentro, acompanhando o outro barco, aconteceu comigo uma coisa, no mínimo estranha. Vendo bem de perto o que restava do antigo farol, no alto da elevação e as muralhas de pedra que se elevavam dos dois lados, tive a nítida impressão de que já conhecia bem aquela situação, que já tinha vivido aquela cena. Como se eu já tivesse estado ali antes. Muito esquisito!

Como não existe praia, mas apenas o paredão rochoso quase vertical, cada volume, para subir à ilha, tem de ser passado de mão em mão, até chegar à parte mais elevada. Para tanto, é necessária a participação de mais de duas pessoas nessa lenta e delicada operação.

Os pescadores se foram de volta com os barcos, e nós três ficamos carregando a tralha para local mais alto. Nós não sabíamos, mas mesmo com mar calmo, aparecem vez por outra algumas ondas grandes, que varrem violentamente toda aquela parte mais baixa dos rochedos, onde nos encontrávamos.

E foi o que aconteceu. De repente uma muralha de água salgada se chocou contra a parede de pedra e se espalhou por toda a área, inclusive por cima de parte de nosso material, danificando um gerador Yamaha de 1.500 W, uma câmera fotográfica, pacotes de comestíveis, dois “hand talkies” ⁽²¹⁾, e alguns cabos coaxiais ⁽²²⁾. Foi grande o estrago e vultoso o prejuízo.

Várias outras viagens foram feitas pelo barco de alumínio e nós, agora mais experientes, tratávamos de ir levando tudo rapidamente para local mais seguro.

Depois, quando tudo e todos já se encontravam nos rochedos, chegou a hora de levar parte do material para a base do antigo farol, no ponto mais alto, local onde instalaríamos nosso acampamento, nossas antenas e nossa estação, como estava previsto.

O sol inclemente já estava quase a pino, o calor era terrível e não existia sequer uma sombra na ilha. Nenhum lugar onde pudéssemos procurar abrigo e proteção.

(21) *Hand talk – Transceptor de mão. Radinho de pequena potência, de curto alcance.*

(22) *Cabo coaxial – Fio grosso, fabricado especialmente para antenas.*

Suando por todos os poros, tínhamos que nos apressar e seguir em frente com nosso trabalho, pois a tendência era que a situação piorasse ainda mais.

Por causa do terreno muito irregular, todos nós estávamos usando tênis encharcados pela água do mar e pelo nosso suor, o que dificultava nossos movimentos. Vale dizer que não dá para andar de chinelos ou descalço por lá. O tênis, quase sempre molhado, é de uso obrigatório.

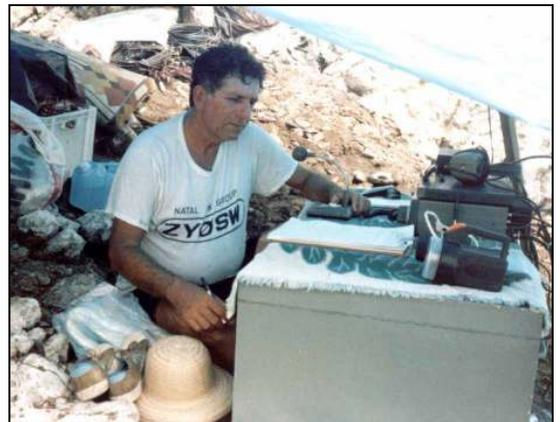
Enquanto um de nós continuava no trabalho braçal, carregando volumes e mais volumes morro acima, outro se encarregava da montagem da barraca e uma dupla providenciava a instalação e ligação das baterias, dos geradores, dos rádios e das antenas, afastando algumas pedras para melhorar a superfície do terreno e disputando espaço com as gaivotas e com alguns dos milhares de caranguejos que existem ali.

Até uma base de concreto tivemos de construir, para dar firmeza e equilíbrio necessários ao gerador. Isso mesmo. Cimento, pedra e areia também faziam parte de nossa bagagem.

A ilha é habitada por centenas de aves marinhas e milhares, talvez milhões de filhotes de caranguejos. As aves chocam seus ovos entre as pedras e cada casal defende a gritos e bicadas a exclusividade de seu território.

Os tipos mais comuns de aves são a pequena viuvinha e o atobá, de tamanho bem maior. As duas espécies convivem pacificamente, mas não se misturam. Cada uma das espécies controla o domínio e a propriedade de uma metade da parte mais alta das rochas, aonde a água do mar não vai.

Para azar de algumas viuvinhas, o lugar mais adequado para instalação de nosso acampamento foi justamente no setor delas, e lá tivemos de afastar alguns ninhos, para dar espaço ao nosso material. Essas viuvinhas, irritadas com nossa presença, costumavam dar vôos rasantes sobre nós, principalmente atacando por trás, e davam furiosas bicadas em nossas cabeças. A fim de evitar essas dolorosas bicadas, costumávamos nos locomover com um braço levantado, acima da cabeça. E essa prática de andar com o braço para cima passou a ser, para nós, a coisa mais natural do mundo.



Depois de tudo arrumado, fizemos uma parada para um banho de água salgada em uma pequena lagoa entre as pedras e só então Karl preparou um pouco de comida, que nos pareceu a coisa mais deliciosa do mundo.

Estávamos exaustos, esgotados mesmo, mas precisávamos dar início à nossa expedição. Era para isso que estávamos ali, e sabíamos que radioamadores do mundo inteiro estavam naquele momento atentos ao lado de seus rádios, aguardando nossa presença.

Tínhamos instalado ao lado da barraca uma antena vertical que funcionaria nas bandas de 20, 15 e 10 metros e colocamos também um dipolo para 40 metros, que ficou com uma das extremidades presa a um caibro de madeira na parte mais elevada do rochedo, nas ruínas da base do antigo farol e a outra ponta atada a uma pedra, em local bem mais baixo.

Sabíamos que a antena estava muito precária, mas isso era o melhor que podíamos fazer.

Às 15,48 hs, ou seja, às 17,48, hora zulu, Karl fez o primeiro chamado em 28 MHz, sendo atendido pela estação americana K2EWB, operada pelo colega de nome Leon. Em seguida quem atendeu foi Ariosto, de Brasília, indicativo PT2BW.

A propagação era excelente e Karl fez grande número de contatos até as 18,15, quando eu o substitui e iniciei a operação em CW ⁽²³⁾.

A operação prosseguiu até que o esgotamento físico levou todos nós a nocaute. Dormimos ao relento, em colchonetes sobre as pedras, até a madrugada, quando fomos acordados por forte ventania. Logo em seguida começou a cair uma pesada chuva.

Cobrimos rapidamente o equipamento com plásticos e nos agarramos à lona de cobertura da barraca, que o vento teimava em arrebatrar de nossas mãos!

Foi horrível. A armação da barraca foi desmontada, a antena vertical foi arrancada de sua base e tivemos nossas roupas e parte de nosso material molhado.

Passada a borrasca, tratamos de refazer a barraca, desta vez em outro local próximo, mais protegido de novos possíveis ventos, mas em terreno de grande inclinação, o que dificultava nosso equilíbrio e nossos movimentos.

Por questão de segurança, decidimos armar a nova barraca com pouca altura, o que nos obrigava a ficar sempre sentados no chão, quando estávamos dentro dela. Isso iria

(23) CW - abreviatura de *continuous waves*, o mesmo que *telegrafia*.

aumentar ainda mais o nosso desconforto, mas certamente iria facilitar a desmontagem, que seria mais rápida e eficiente em caso de novo temporal.

Tão logo terminamos de arrumar tudo, reiniciamos nossa operação, revezando-nos, eu em telegrafia, Karl em fonia e Leo em RTTY.

Nesse mesmo dia Leopoldo e eu instalamos a antena direcional, a TA-33 Jr. Fizemos isso com o maior cuidado possível, pois no terreno irregular e pedregoso onde estávamos, corríamos o risco de perder de vista para sempre qualquer parafuso ou ferramenta que caísse ao solo.



Mais tarde, com a vinda de pescadores até onde estávamos, ficamos sabendo que o temporal da madrugada também causou problemas lá no local onde os barcos estavam ancorados.

Por causa da ventania e do forte balanço das ondas, o Shanty quase foi jogado em direção ao pesqueiro de “seu” Manoel Morrão e o comandante Peter, querendo evitar acidente, ligou o motor, para tentar controlar o veleiro.

Após alguns minutos de funcionamento, a caixa de marchas quebrou e cresceu outra vez o perigo de colisão. A solução então adotada pelo Peter foi soltar a corda que amarrava as duas embarcações e o Shanty ficou à deriva, tomando grande distância do ponto de ancoragem, criando assim um novo problema, mas evitando a ocorrência de um sério abalroamento. Afinal, como diz o ditado popular: dos males, o menor.

Pela manhã, chegada a bonança, o DO RIO NEGRO saiu em procura do barco desgarrado e o rebocou de volta até a âncora. Mais uma vez “seu” Manoel demonstrou toda a sua boa vontade, ajudando de novo aos desconhecidos intrometidos que apareceram ali só para importunar e atrapalhar seu serviço!

No decorrer do terceiro dia, nosso computador apresentou defeito e a operação em RTTY teve que ser paralisada, o que nos deixou bastante aborrecidos, pois milhares de radioamadores mundo afora estavam ansiosos em ter a chance de um contato com SPSP nessa modalidade.

À noite resolvemos operar na banda de 40 metros. A operação ia muito bem e as condições de propagação eram excelentes, mas a partir de certo momento nossa recepção

ficou ruim e verificamos que nosso medidor acusava uma estacionária⁽²⁴⁾ muito elevada, o que poderia danificar nosso equipamento. Sem entender o que acontecia, pois lá fora a escuridão não permitia ver um palmo diante do nariz, trocamos de antena e passamos para outra banda.

No amanhecer do novo dia, fomos ver o que tinha acontecido com nossa antena de 40 metros. Ela estava partida ao meio, arriada ao chão, com parte do fio dentro de uma poça de água. Sem entender o que tinha acontecido, fomos examinar o fio que quebrou. Ele não era novo, mas estava em ótimas condições e poderia ser usado com tranqüilidade durante muito tempo ainda.

A única explicação que encontramos, foi que um atobá colidiu com a antena durante um desastrado vôo rasante, manobra aérea que essas aves realizavam a toda hora, em exibições de grande beleza. Esse acidente deve ter feito também um grande estrago na infeliz ave. Coitado do atobá!

Consertamos a antena e a pusemos de novo no lugar. Felizmente os atobás foram se divertir em outro lugar e não nos perturbaram mais.

O calor lá nos rochedos é infernal. Principalmente no período entre 10,30 e 14,00 hs, quando a temperatura chega a ultrapassar os 42 graus centígrados. Nesse intervalo de tempo tínhamos de interromper nosso trabalho e nos refugiar na pequena poça de água salgada, que nós chamávamos de piscina, na parte baixa da ilha.

Quando a maré estava alta, essa piscina recebia água por um lado e despejava fora pelo outro. Isso mantinha a água em temperatura agradável o que nos proporcionava um excelente banho, mesmo com o sol a pino. Entretanto, quando o horário de calor coincidia com a maré baixa, a água empoçada não se renovava e ficava muito quente, intolerável mesmo, o que nos obrigava a permanecer ali por pura necessidade de fugir do sol abrasador.

Somente depois do horário de calor é que o Karl se dispunha a cozinhar nosso almoço, que às vezes era também o jantar.

Eram muitos os problemas que tínhamos de enfrentar. E aparecia um atrás do outro. Durante o tempo todo ocorriam coisas desagradáveis, mas procurávamos encarar os fatos

(24) *Onda estacionária – Fenômeno elétrico que acontece sempre que a antena não está ajustada ao transmissor, ou em caso de defeito.*

com racionalidade e frieza, cada um cumprindo suas tarefas paralelas, necessárias ao bom andamento da expedição.

Havia também outro sério inconveniente que nos incomodava demais e que ocorria principalmente durante as noites, quando nos deitávamos para dormir. Era a presença implacável de minúsculos insetos sugadores, quase invisíveis, um tipo de piolho das gaivotas. Eles nos atacavam com fúria insaciável e pareciam imunes aos repelentes que dispúnhamos, que não conseguiam afastá-los por muito tempo.

E havia também a presença de filhotes de caranguejos, que a toda hora se enfiavam em nossa bagagem, subiam em nossas pernas, e demonstravam grande interesse em conhecer de perto e por dentro os nossos equipamentos. Durante as noites, eles se divertiam à beça às nossas custas, provocando sustos, azucrinando nossa paciência e tirando nosso sono.

É bom esclarecer que nossa barraca improvisada era muito pequena, somente uma lona estendida sobre alguns pedaços de madeira, e abrigava apenas o equipamento de rádio e o operador de plantão. Os demais componentes do grupo ficavam do lado de fora, “gozando” as delícias do sol escaldante.

Durante as noites a temperatura era bem agradável, ventava bastante e às vezes chovia um pouco. Quando o operador (geralmente Karl) encerrava as atividades, tirava um cochilo no reduzido espaço disponível sob a lona.

Filippini tinha lá seu cantinho numa fenda entre as pedras mais abaixo, perto das baterias e geradores, onde ele se enfiava em seu saco de dormir, enquanto Leopoldo e eu procurávamos repousar na parte mais alta, na base do farol, onde colocávamos nossos colchonetes e nos protegíamos do vento e das eventuais chuvas, cobrindo-nos com pedaços de plástico.

Como bem se pode avaliar, o conforto ficava em níveis abaixo de zero.

As tarefas eram fraternalmente divididas entre nós. Enquanto eu era o responsável pelos reparos possíveis e pela manutenção dos equipamentos e antenas, Karl era o cozinheiro e fotógrafo, e Leo, agora sem RTTY, procurava ajudar a todos, mantinha o gerador sempre abastecido, lavava a louça, fazia e nos trazia chás e cafés, sempre estimulando nossa atividade, que seguia em frente, apesar de todos os aborrecimentos.

Filippini fazia seu trabalho, marcando dezenas de tartarugas e anilhando centenas de aves. Sempre que ele precisava de ajuda, Leo se apressava em atendê-lo. Em compensação, Filippini também nos prestava muita ajuda e mergulhava quase todos os dias,

capturando algumas lagostas para melhorar nossa alimentação, que constava basicamente de arroz ou macarrão e carne de lata.

Alguns pescadores se tornaram nossos amigos e sempre apareciam por lá. Eles traziam peixe assado e arroz cozido. Nós colaborávamos com a festa, abrindo uma das garrafas de cachaça, que levamos exatamente para fazer relações-públicas com a marujada. É verdade que a vinda deles atrapalhava um pouco nosso serviço, mas valia a pena ver a alegria de todos.

Sempre que eles nos visitavam, aproveitávamos para mandar de volta ao barco algum material que não usaríamos mais, principalmente os itens danificados, garrafas vazias, etc. Isso iria diminuir nosso trabalho no final da expedição.

Durante toda permanência lá nas rochas, tínhamos contatos pelo rádio com colegas do continente. Isso acontecia todas as manhãs e nós contávamos sempre com a presença de companheiros que davam notícias às nossas famílias, a fim de mantê-las tranqüilizadas.

Em Natal contávamos sempre com PS7NA - Nilton e PS7QX - Hélio. Em Fortaleza tínhamos o PT7WA - Luciano, o PT7BR - Péricles e o PT7BZ - Elísio, que nos davam atenção diária.

Dia 20 de maio, sábado. Após uma semana de muito trabalho e problemas, começamos cedinho a desmontar o acampamento. É chegada a hora de voltar para casa.

Karl faz seu último contato às 06,32. Apesar de tudo de ruim que aconteceu, conseguimos contabilizar a realização de 6.325 contatos, com 111 países, sendo 3.502 QSOs em fonia, 2.786 em telegrafia e 37 em RTTY. Mesmo não tendo conseguido atingir os dez mil contatos que planejamos no início, todos nós nos sentíamos orgulhosos, por ter realizado o máximo que foi possível.

Embora com mar um pouco agitado, e apesar de um dedo machucado de Karl, fizemos com certa rapidez o transporte de toda nossa carga de volta ao barco, trabalho executado em duas etapas, porque o Shanty não podia vir para mais perto de nós.

A primeira etapa foi feita em três viagens com o barco de alumínio, que levou todo o material do rochedo para o DO RIO NEGRO, que ficava a uns 80 metros de distância. Depois o pesqueiro deslocou-se até o local onde estava fundeado o Shanty e fizemos o transbordo.

Exatamente às 10,15 da manhã, nos despedimos dos pescadores e soltamos a corda que nos prendia à bóia da âncora. Iniciamos a viagem de volta, agora sem motor, sem

gasolina, e, é lógico, sem condição de recarregar nossas baterias. Por causa disso não podíamos contar muito com a realização de comunicados, por rádio, com os amigos radioamadores.

O vento era favorável e nós navegávamos bem. Navegar bem é maneira de dizer, porque a velocidade média de um barco a vela é de quatro milhas por hora, o que quer dizer que, para chegar ao continente, teríamos de navegar cerca de 150 horas.

Como de costume, fomos acompanhados diversas vezes por cardumes de golfinhos. Até um grupo de pequenas baleias de cabeça redonda, classificadas por Filippini como “glocicéfalas” apareceu para nos escoltar.

Três dias depois, por volta das 7 horas, avistamos Fernando de Noronha. Nossa vela principal já vinha apresentando problemas, pois estava se descosturando bem ao meio. Com as manobras de aproximação, e por causa do forte vento, a vela acabou de rasgar e ficamos à deriva, afastando-nos cada vez mais da ilha.

Usamos o rádio para fazer contato com André – PYØFF, que acompanhava nosso retorno e ele conseguiu a vinda da lancha “Marlin” do IBAMA, que nos localizou em pouco tempo. Depois chegaram dois pequenos barcos pesqueiros que nos rebocaram até o porto, onde chegamos aproximadamente às 14,00 horas.

Havia uma pequena multidão de pessoas no porto aguardando nossa chegada, que foi filmada por uma equipe da TV Noronha, que apresentou a matéria no jornal noticioso local que precede o Jornal Nacional, como “os naufragos resgatados e salvos pelos pescadores de Fernando de Noronha”.

Resolvemos pernoitar num hotel da ilha, enquanto o comandante Peter dava um jeito na vela. Ele tinha uma máquina de costura a bordo e estava perfeitamente capacitado a resolver o impasse, embora isso levasse algum tempo, considerando-se a retirada e a reposição da vela no mastro, coisas que só o alemão entendia.

Após um magnífico jantar que nos foi oferecido por André e sua esposa, Morena, fomos dormir no hotel.

O reparo da vela, como era esperado, demorou um bocado e só pudemos sair de Noronha no dia seguinte, às 3 horas da tarde. Levamos agora em nossa companhia um outro funcionário do IBAMA, o José Martins, que resolveu ir conosco até Natal. Filippini ficou em Noronha, seu local de trabalho..

Decidimos passar pelo Atol das Rocas, onde pretendíamos também desembarcar. Já estávamos planejando uma nova expedição e queríamos conhecer essa outra ilha.

Tomamos o rumo de lá, e quando anoiteceu passamos a ficar de olho no horizonte à nossa frente, à procura da luz do farol existente no atol.

Dez horas da noite, mais ou menos. Mesmo com uma bonita lua no céu, avistamos uma luz que piscava a grande distância, e isso nos encheu de alegria e ansiedade.

Era grande nossa expectativa, pois iríamos colocar nossos pés no único atol de oceano Atlântico, uma reserva biológica importante, um lugar que só conhecíamos por fotografias.

Esse desembarque certamente envolveria novas situações de risco, como as muitas que conhecemos em SPSP, e que já estavam se tornando rotineiras para nós. Já estávamos até encarando com naturalidade o fato de termos de encher novamente com a boca o nosso barco inflável.

O desembarque somente poderia ser tentado depois do nascer do sol, é claro. Peter desconhecia o local e não sabia onde podia ancorar seu barco com segurança. Por isso resolveu afastar-se bastante, no sentido contrário à maré, deixando então o barco à deriva. A correnteza nos traria de volta ao atol algumas horas depois. Enquanto isso aproveitaríamos para dormir.

Só que o mar nos levou de volta em muito menos tempo do que era previsto e desejado. Ainda durante a madrugada, acordei com ruídos estranhos no convés, acima de nossas cabeças.

Fui ver o que era. Ao colocar a cabeça na abertura que leva ao convés, vi o farol piscando ali, bem pertinho, enquanto o Shanty deslizava lentamente, beirando as pedras que circundam a ilha, o que me pareceu ser uma situação muito arriscada, com perigo iminente de colisão.

Não havia vento, mas o comandante Peter corria como um louco no convés, vociferando por entre os dentes, manejando as cordas da vela e a roda do leme, praguejando em vários idiomas, como costumava fazer.

Tentei ajudar, fazer algo que pudesse auxiliar naquela situação, mas logo percebi que, por causa de minha ignorância em assuntos náuticos, e a dificuldade de entender o que o comandante mal-humorado resmungava, eu estava mesmo era atrapalhando.

Sem saber o que fazer, sentei num caixote que havia junto à amurada, fora do caminho do alemão, e passei a rezar, pedindo o auxílio divino. Foi o que me veio à cabeça naquela hora. Pedir ajuda a Deus pareceu ser a única atitude possível e razoável, naquele momento.

Não sei quanto tempo isso durou. Vinte minutos, talvez meia hora, talvez até mais. Só sei que aquele tempo me pareceu uma eternidade. Enquanto o Shanty teimava em permanecer ali, colado às pedras, Peter resmungava e procurava meios de tirá-lo dali.

Estávamos tão próximos do atol, que dava para sentir o cheiro forte e desagradável do excremento das gaivotas, conhecido como guano. Algumas delas voavam sobre nós, grasnando, certamente reclamando de nossa intromissão.

Tivemos, a seguir, muita sorte. Uma lufada de vento brando apareceu e nos afastou um pouco do perigo. Agora, bem mais calmo e senhor da situação, Peter falou, naquela mistura enrolada de idiomas e gestos, mandando acordar os outros para conhecer o atol, que nós já estávamos indo embora.

Só então os demais componentes do grupo tomaram ciência do perigo que corremos. E riscamos de nossos planos a idéia do desembarque.

Com todos no convés, percorremos vagorosamente e à pequena distância, um bom trecho do Atol das Rocas, iluminado agora pelos primeiros raios do sol nascente, imaginando como teria sido bom poder descer até lá. Mas isso teria de ser feito noutra oportunidade.

No dia 28 de maio, 22° dia de nossa odisséia, aproximadamente às 18 horas, avistamos o continente. A preocupação do comandante agora seria posicionar o veleiro no rumo de Natal. Mas a corrente marinha e os ventos teimavam em nos levar noutra direção, rumo à Ponta do Calcanhar, que fica a 90 quilômetros a nordeste da capital do Rio Grande do Norte.

Passamos a noite toda acordados, olhando fixamente para a terra, tão próxima e ao mesmo tempo tão distante. Até podíamos identificar no horizonte, o clarão das luzes de Natal refletido nas nuvens.

Peter Pereira praguejava o tempo todo. Ora avançava com o barco mar adentro, ora retornava à costa, tentando ganhar terreno. Mas nada conseguia. Que falta estava fazendo o motor. E o farol da Ponta do Calcanhar estava sempre ali piscando, bem à nossa frente. E assim amanheceu o dia 29, sem que dormíssemos um minuto sequer.

Às sete horas da manhã começou a aparecer uma brisa na direção desejada. Passado algum tempo, o vento começou a melhorar. Ligamos nosso rádio e fizemos contato com os companheiros em terra e fomos informados que Péricles e Nivardo, dois radioamadores de Fortaleza, chegaram a Natal para nos recepcionar.

Durante o dia inteiro o Shanty deslizou, a pequena distância da praia, em direção a Natal. Víamos o tempo todo as pessoas caminhando na areia e passamos bem perto de alguns pescadores que, em pequenas jangadas, tiravam seu sustento do mar.

O vento, embora fraco, permanece constante. Era tudo o que queríamos.

Por volta das quinze horas, avistamos os edifícios mais altos de Natal. O tempo vai passando e quando o sol já desapareceu no horizonte, entramos na foz do Rio Potengi, em direção ao late Clube, onde nossos amigos estão à nossa espera.

Finalmente, às 20 horas e 20 minutos, o Shanty atraca no mesmo trapiche de onde saiu, quase um mês atrás.

A esposa do comandante, dona Tânia, familiares de Leopoldo, alguns amigos e vários colegas de rádio, estavam lá no cais, à nossa espera.

PT7BR, PT7SY, PS7RN, PS7CW, PS7BY e PU7ILP, eram os radioamadores presentes.

Eles nos cumprimentaram e comemoraram, com algumas garrafas de cerveja, o sucesso de nossa viagem. Uma pequena homenagem, bem simples, porém sincera.

No dia seguinte, retiramos nossa bagagem do Shanty e levamos tudo para a casa de Karl, onde separei meus pertences para arrumar no carro, agora com muito menos espaço interno, pois teria agora os dois visitantes, Péricles e Nivardo, como companheiros de viagem.

Por volta das 10 horas da manhã, tínhamos toda minha bagagem pronta para a viagem de volta, mas havia ainda um empecilho a resolver, pois a permissão da Polícia Rodoviária para o transporte da antena TA 33-Jr estava vencida, desde o dia anterior.

Visando regularizar a situação, compareci logo no início do expediente da tarde à sede daquela Repartição em Natal, onde, por incrível que pareça, me foi dito que nada podia ser transportado sobre o teto de veículos e que eles não podiam me dar a autorização solicitada.

Não adiantou mostrar o documento expedido em Fortaleza, eles foram irredutíveis e não me atenderam. Burocracia difícil de entender essa nossa!

Esse foi o último dos muitos problemas enfrentados na nossa expedição, e desta vez a solução foi muito simples. Resolvemos sair de Natal somente no finalzinho da tarde e a viagem de volta seria feita durante a noite, quando chamaríamos menos a atenção e dispostos a mostrar à fiscalização na estrada, a única licença que tínhamos em nosso poder, já vencida.

Felizmente ninguém nos interpelou durante a viagem de volta, que foi totalmente feita sob muita chuva. Cheguei em casa na madrugada do dia 31 de maio, cai na cama e dormi por muitas e muitas horas.

E assim terminou minha primeira e inesquecível aventura aos Rochedos de São Pedro e São Paulo. Com a realização de um sonho acalentado por muitos anos.

BRAZIL — SOUTH AMERICA
— ST. PETER & ST. PAUL ROCKS —
 Lat. 0° 56' N — Long. 29° 22' W
 Zones: — ITU 13 & CO 11 — Jota: SA 14

ZY0SS ZY0SW ZY0SY
 (P57KM) (P17AA) (P57JS)
 KRL TNG LEO

CONFIRMING CONTACT WITH

<input type="checkbox"/> ABS	<input type="checkbox"/> SWL	DATE	UTC	MHz	RS(T)	MODE
		MAY '89				
		MAY '89				
		MAY '89				

73 s. QSO VERIFIED BY:

NATAL DX GROUP, PO BOX 597, NATAL-RN 59021

O QSL da expedição

Galeria de fotos



1
Leo, Karl e Tino, a bordo do Shanti



2
O barco DO RIO NEGRO



O local do desembarque



4
Tino e Leo montando a antena



5
Tino, Leo e Karl, colocando bandeira



6
Os geradores



7
Karl operando em SSB



8
Barraca destruída pela tempestade



9
Leo brinca com uma tartaruga



10
Filippini devolve tartaruga ao mar

SEGUNDA EXPEDIÇÃO

ILHA FERNANDO DE NORONHA **11 a 15 / 10 / 1989 - (IOTA: SA 003)**

Duas vezes eu já havia passado por Fernando de Noronha, tanto na ida, como na volta quando da expedição aos rochedos de São Pedro e São Paulo. Até pernoitei por lá, na viagem de regresso.

Embora por curtíssimos espaços de tempo, e estando ali apenas com a finalidade de resolver alguns problemas, já havia sentido o gostinho de estar naquele paraíso, cujas belezas naturais vi tantas vezes exaltadas na televisão, principalmente pelos anúncios das agências de viagem.

Mas eu não queria que ficasse só nisso, queria mais. Operar de um país raro é o sonho de qualquer radioamador envolvido no fascinante mundo do DX. Eu queria operar meu rádio dali. Queria participar de uma expedição radioamadorística a PYØF (prefixo que identifica o arquipélago de Fernando de Noronha).

Durante nossa primeira viagem, Karl e eu tratamos de muitos assuntos. Descobrimos um monte de afinidades e chegamos mesmo à conclusão que poderíamos formar uma boa dupla de expedicionários. Sabendo do meu desejo de voltar a Noronha, ele prometeu que tomaria as providências para que isso se tornasse realidade muito em breve.

Aquela viagem aos Rochedos de São Pedro e São Paulo foi minha primeira experiência, mas Karl já tinha organizado e participado de duas outras expedições, uma a Fernando de Noronha em setembro de 1987 e outra à Ilha da Trindade, em junho de 1988. Com a ida aos Rochedos, ele completou o ciclo brasileiro no DXCC, explicado no capítulo intitulado Novo Rumo.

Nas duas primeiras expedições, ele esteve acompanhado de alguns radioamadores de Natal, os quais vim a conhecer depois. Na verdade, esses radioamadores fizeram parte das expedições apenas como acompanhantes, pois não demonstravam qualquer interesse em DX.

Fizemos muitos planos para a realização de novas expedições, e senti nele o desejo de fazer com que isso se tornasse realidade. A opção mais viável para uma nova expedição seria, sem dúvida, Fernando de Noronha, aquela ilha linda e maravilhosa que eu já conhecia superficialmente.

Desejando falar um pouco sobre Noronha e dar alguns esclarecimentos sobre o local que estávamos pretendendo ir, fiz algumas pesquisas históricas e posso resumidamente dizer o seguinte:

Fernando de Noronha é a principal ilha de um arquipélago constituído de 21 ilhas, ilhotas e rochedos de origem vulcânica, situado a 360 km de Natal-RN e 545 km de Recife, Pernambuco, estado brasileiro ao qual foi anexado em 1988, por dispositivo constitucional. Suas coordenadas geográficas são 03° 51' S e 32° 25' W. Seu maior comprimento é de aproximadamente 10 km e sua maior largura é de mais ou menos 3,5 km.

Existem muitas controvérsias sobre o seu descobrimento, que se deu entre 1500 e 1503. Sofreu constantes ataques de piratas ingleses, franceses e holandeses nos séculos XVII e XVIII, até que, em 1737, Portugal construiu fortificações e ocupou definitivamente as ilhas, transformando-as em presídio, situação que se manteve até meados do século XX.

Em 1942 o arquipélago tornou-se Território Federal brasileiro, subordinado ao Ministério da Guerra, em vista de sua importância como ponto estratégico no Atlântico Sul, durante a 2ª Guerra Mundial. Em 1987, no governo José Sarney deixou de ser administrado pelas forças armadas e passou para o controle civil, através do Ministério do Interior, sendo nomeado o jornalista Fernando César Mesquita seu primeiro e único governador. Em 1988, a nova Constituição transferiu sua administração para o governo de Pernambuco.

Grande parte do arquipélago faz parte do Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha, administrado pelo IBAMA, que impõe muitas regras destinadas a proteger a natureza e a ecologia. Nos últimos anos Fernando de Noronha vem se tornando um atrativo ponto turístico, principalmente para mergulhadores e adeptos do eco-turismo.

Lá existe uma importante área marítima de procriação de golfinhos e trechos de praia escolhidos pelas tartarugas marinhas para colocação de seus ovos. Essas áreas são severamente monitoradas pelo IBAMA.

Radioamadoristicamente, Fernando de Noronha é uma “entidade” válida para o DXCC, porque sua distância para o continente é superior a 200 milhas. Ao mesmo tempo tem validade para o I.O.T.A, ⁽²⁵⁾, outro diploma de grande importância para os praticantes de DX. Seu número no IOTA é SA-003 (South America nº 3).

(25) I.O.T.A. – *Islands on the air – Diploma inglês concedido aos “caçadores de ilhas”.* São mais de mil ilhas catalogadas, e a numeração delas é precedida da sigla correspondente ao continente: SA (South America), NA (North America), AF (Africa), EU (Europe), OC (Oceania), AS (Asia) e AN (Antarctica).

Apesar de ter, desde muitos anos, um radioamador residente e ser freqüentemente visitada por expedicionários, contatos com Noronha continuam sendo muito procurados, principalmente por colegas do outro lado do mundo.

Karl e eu passamos a fazer freqüentes contatos pelo rádio e nos fins de semana usávamos o telefone para colocar os assuntos em dia. E ele sempre me dizia que estava cuidando do assunto, que a expedição brevemente iria se realizar.

Karl tinha boas relações de amizade com o coronel aviador Motta de Souza, subcomandante do C. A. T. R. E. (Centro de Aplicações Táticas e Recompletamento de Equipagens) unidade do Ministério de Aeronáutica sediada em Parnamirim, nas proximidades de Natal, mais conhecida como Comando Aéreo de Treinamento, que na época era comandada pelo Brigadeiro Antônio Alberto de Toledo Lobato.

Logo que foi possível, o coronel Mota de Souza encaixou nossos nomes como passageiros de um vôo de treinamento a Fernando de Noronha e de quebra deu autorização para que, durante cinco dias, ficássemos instalados no Hotel de Trânsito da Aeronáutica, um prédio que fica entre o aeroporto de Fernando de Noronha e a praia de sueste, bem ao lado da vila militar.

Além disso, permitiu também a ida de mais alguns colegas radioamadores, que ocupariam alguns dos lugares vagos na aeronave, e nos garantiu o retorno em outro vôo.

Nosso transporte seria um avião bimotor Bandeirante, e o vôo estava marcado para uns quinze dias depois, saindo do campo de Parnamirim, às seis horas da manhã do dia 11 de outubro de 1989, uma quarta-feira.

Karl convocou seus habituais acompanhantes, os radioamadores Carlinhos, Antonio e Alberto, todos eles funcionários do Banco do Brasil, agência do Alecrim. Esses três colegas, na verdade não demonstravam nenhum interesse em operar, mas estavam sempre dispostos a ser acompanhantes do Karl em suas expedições e desfrutavam bastante as delícias dessas viagens.

Para também fazer parte de nossa equipe, eu chamei Nivardo, PT7SY, ótimo telegrafista, que há bastante tempo se mostrava interessado em participar de expedições e já tinha declarado, desde o início de nosso planejamento, que gostaria de ir também. Nivardo, médico cardiologista, tinha consultório instalado em uma clínica na Aldeota (bairro “chique” de Fortaleza) e trabalhava em vários hospitais, sendo, portanto um profissional muito ocupado. Por essa razão eu não acreditava que ele estivesse realmente em condições de tomar parte na nossa expedição e aceitasse meu convite. Mas eu me enganei.

Nivardo cancelou atendimentos a clientes, pediu licença aos hospitais, combinou troca de plantões com outros médicos, fez o diabo, mas topou a parada!

Tivemos alguns poucos dias para providenciar a licença do DENTEL e preparar nossa bagagem, que incluía dois transceptores, um de Nivardo e outro meu, fontes de alimentação, cabos coaxiais, acopladores, manipuladores e fones de ouvido, além de uma antena dipolo e uma DXV3 (antena tribanda vertical fabricada pela Electril).

Escolhi o indicativo ZYØFA (Zulu Yankee Zero Foxtrot Alfa), que foi concedido de imediato e que seria utilizado por todos nós. Karl concordou, sem restrições, com a nossa decisão de que colocaríamos apenas uma estação no ar e que nossa expedição daria maior ênfase ao CW (telegrafia), visto que a operação anterior dele se dedicou exclusivamente a contatos em fonia.

Nivardo e eu saímos de Fortaleza, em meu carro, por volta das onze horas da noite do dia 10, e teríamos de estar no estacionamento da base aérea de Parnamirim por volta das seis da manhã, onde Karl e seu grupo estariam à nossa espera.

A viagem foi tranqüila, mas o cansaço e o sono nos desgastaram bastante, principalmente a partir do momento em que o sol despontou no horizonte, à nossa frente, bem no meio da estrada, o que nos obrigou a trafegar em velocidade bem reduzida, nos 50 quilômetros finais.

Finalmente chegamos, cansados, mas felizes, ao local combinado na hora estabelecida, onde já se encontravam Karl e seu grupo, prontos para a viagem.

Todos juntos, nos dirigimos ao balcão, onde depositamos toda nossa bagagem, a qual, depois de examinada e pesada, pelos militares que lá estavam de serviço, foi colocada em um carrinho.

Algum tempo depois, ouvimos o ruído forte de um avião que se deslocava de seu hangar para o pátio à nossa frente e vimos nossa bagagem ser levada para junto dele. Logo em seguida recebemos autorização para nos deslocar para a aeronave, cumprindo todo o ritual característico de uma unidade militar.

Apresentamo-nos aos tripulantes do avião, Capitão Carvalho e Tenente Paulo César, o co-piloto, ambos bastante simpáticos. Sabíamos que aquele era um vôo de treinamento e que não haveria nenhuma mordomia. Nós mesmos colocamos nossa bagagem a bordo, arrumando toda ela lá na parte do fundo da aeronave, sendo que a antena vertical, mesmo desmontada, teve de ser posicionada no piso, no estreito corredor, entre as duas fileiras de assentos.

Na foto ao lado, tirada no interior do avião, vemos Nivardo em primeiro plano e Karl, de boné vermelho e branco. Infelizmente fica difícil a identificação das demais pessoas.

Logo decolamos e depois de aproximadamente quarenta e cinco minutos, chegamos a Fernando de Noronha. O Capitão Carvalho fez então um voo a baixa altura, contornando a ilha, o que nos proporcionou uma bela visão do arquipélago.



Alexandre Filippini, nosso companheiro na aventura anterior, estava à nossa espera, num jipe do Projeto Tamar e nos recepcionou com alegria. Karl e eu tiramos algumas fotos, enquanto Alberto registrava as belezas em volta, usando uma filmadora que levou. Em seguida Filippini nos transportou para o Hotel de Transito de Aeronáutica, ali bem pertinho.

Desfeitas as malas, passamos à instalação da estação, que a princípio foi colocada na varanda do apartamento que ocupávamos. Ao mesmo tempo fizemos a montagem da antena vertical e, enquanto Karl, Carlinhos e Alberto colocavam uma antena dipolo para a banda de 40 metros, estendida entre o beiral do prédio e uma estaca de uma cerca existente nas proximidades, eu dei início aos trabalhos.



Às 11,39 GMT ⁽²⁶⁾ do dia 11/10/1989, em 15 metros, fiz nosso primeiro chamado em CW como ZYØFA, sendo atendido pela estação argentina LU9WM.

As condições de propagação não eram muito favoráveis, mas aos poucos foram aparecendo estações americanas que passaram a nos responder em maior número, formando um “pile up”, ⁽²⁷⁾ de tamanho bem razoável, o que chamou a atenção de Nivardo, marinheiro de primeira viagem naquele tipo de operação. Era visível a ansiedade de PT7SY ao meu lado. Nervoso e agitado, Nivardo vibrava a cada novo contato, não vendo a hora de sentar frente ao rádio para assumir o comando do espetáculo.

(26) GMT – Greenwhich Meridian Time – O mesmo que hora zulu.

(27) Pile up – Expressão que em inglês significa empilhamento, ajuntamento. É utilizada pelos radioamadores quando se referem a muitas estações que o chamam ao mesmo tempo.

Diverti-me um pouco, vendo a agitação do companheiro e mais ou menos meia hora depois, convidei-o a ocupar o meu lugar. Mal fechei a boca e ele me empurrou para o lado e tirou minha mão do manipulador eletrônico, tomando para si o controle da estação.

Logo depois as condições meteorológicas sofreram uma alteração e, embora o céu permanecesse claro, com poucas nuvens, passou a ventar forte e principiou uma chuvinha muito fina, mesmo com sol aberto.

Cobrimos o rádio com um plástico, mas logo ficou evidente que teríamos de tirar a estação daquela varanda, tarefa que se mostrou muito difícil, porque Nivardo, super empolgado, mesmo se molhando, não queria interromper o “pile up”.

Graças à nossa insistência, finalmente conseguimos superar essa primeira divergência e em poucos minutos de paralisação, a estação passou para o interior do apartamento, ao lado das camas, voltando tudo à normalidade.

Carlinhos, Antonio e Alberto resolveram sair para conhecer os arredores e fazer suas filmagens, enquanto Karl e eu decidimos dar um mergulho na famosa baía de sueste, que ficava ali a uma centena de metros do local onde estávamos hospedados. Nivardo ficou no rádio, e parecia disposto a não mais arredar pé dali.

Por volta do meio-dia (horário local), resolvemos sair para almoçar. Naquela época o número de pousadas ainda era pequeno e o restaurante do hotel Esmeralda do Atlântico, que fica do outro lado do campo de aviação, numa distância de aproximadamente um quilômetro, era a melhor opção. Nivardo simplesmente falou que não iria conosco, preferia ficar no rádio.

Fizemos uma caminhada através do terreno da Aeronáutica, cruzamos a pista de pouso, passamos por entre os arames de uma cerca e chegamos ao asfalto da única rodovia de Fernando de Noronha, que vai de uma ponta a outra da ilha e é o caminho que leva a todo lugar.

O restaurante do hotel era do tipo self-service e o pessoal de lá não permitiu que levássemos a refeição de nosso companheiro, sob a alegação que a quantidade de comida era limitada e que eles tinham ainda alguns hóspedes a servir. A solução que encontramos foi colocar parte da comida de nossos pratos em um saco plástico e sair com ele “de fininho”, sem chamar a atenção. Durante nosso retorno, comentávamos, de brincadeira, que aquela era a comida do Rex, um cachorro inexistente.

O resto do dia foi tranqüilo. Nivardo monopolizou o rádio e eu aproveitei para repousar. Certamente haveria uma hora em que ele se cansaria e eu deveria estar em forma,

para dar curso à operação. Mas o homem parecia incansável. A noite chegou e ele continuava lá, firme como uma rocha.

Lá pela madrugada eu acordei e vi Nivardo dormindo na cama ao lado. Nós havíamos combinado que ele me chamaria para substituí-lo, mas ele não fez isso. Parecia querer ser o único operador!

Liguei novamente o rádio e segui em frente com nossa operação até as seis horas da manhã, quando tive de parar, por falta de energia elétrica. É que nesse horário o fornecimento de energia é interrompido por aproximadamente dez minutos, para troca de geradores.

Foi quando Nivardo acordou e correu para o banheiro, preparando-se para assumir novamente o rádio, logo que a energia elétrica fosse restabelecida.

Só de pirraça, não me levantei da cadeira. Fiquei assegurando meu lugar de operador da estação, para desconsolo do colega, impaciente ao meu lado. Quando a energia voltou, tive a sorte de contar com uma propagação bem melhor, com abertura para o Japão, o que proporcionou boa quantidade de contatos com os nipônicos.

Pouco tempo depois, para felicidade de Nivardo, que tratou de aproveitar a ocasião para assumir os controles do rádio, recebemos a visita de PYØFF, André, que veio nos dar as boas vindas. Logo depois chegou Filippini, para combinar nossa ida a um churrasco por volta do meio-dia.

Na hora combinada fomos à casa do IBAMA, residência do pessoal do Projeto Tamar, local do churrasco. É claro que Nivardo não foi. Tivemos que levar para ele um pouco de carne e algumas latinhas de cerveja.

No terceiro dia recebemos outra visita importante pela manhã. Era o Capitão Brussolo, oficial responsável pela administração do aeroporto e pelo Hotel de Trânsito da Aeronáutica, que veio nos prestigiar. Pessoa muito educada e atenciosa, o capitão Brussolo nos honrou muito com sua presença.

Nas primeiras horas da manhã do quarto dia, resolvemos quebrar a rotina e fazer um “tour” pela ilha. Nossa permanência estava se aproximando do fim e não tínhamos nos interessado ainda em conhecer os famosos pontos turísticos e as belezas naturais que sempre ouvimos falar.



Alugamos um “bugre” e a muito custo convencemos Nivardo a paralisar a expedição, para nos acompanhar. Afinal de contas, também merecíamos fazer um pouco de turismo, Fomos a vários lugares, começando pela famosa Praia do Leão, lugar de desova de tartarugas marinhas, que só pudemos ver e fotografar a certa distância, pois o local é proibido à visitação pública.



Fomos também ao mirante do Boldró, no topo de uma colina, um local que proporciona uma bela visão das pedras denominadas Dois Irmão e da Praia do Sancho. Depois resolvemos descer ir até aquela linda praia, lugar maravilhoso e de difícil acesso. Só se pode chegar à Praia do Sancho, descendo por uma escada de ferro, encravada numa fenda, entre duas enormes pedras.

Nosso guia nos levou por várias trilhas e nos mostrava tudo, enquanto dirigia o veículo. Eram tantos os lugares que passamos, que nem me lembro mais os nomes.

Fomos depois à “casa do governador”, como era chamada uma casa enorme, muito bonita, no alto de uma colina. Essa casa tinha sido construída uns dois anos atrás, quando José Sarney era Presidente da República e o jornalista Fernando César Mesquita era o governador da ilha.

A casa não estava mais sendo habitada, mas estava bem mobiliada e limpa, e seu interior nos foi mostrado por um cidadão, que parecia ser o caseiro ou algum tipo de segurança.

Logo na entrada, num salão enorme e de poucos móveis, havia um piano. Para nossa surpresa, Nivardo dirigiu-se a ele e tocou uma música. Nós sabíamos que nosso companheiro às vezes dedilhava um violão, gostava de cantar, mas desconhecíamos totalmente seus dotes de pianista.

Depois dessa surpreendente apresentação artística, fomos à Vila dos Remédios, onde existia uma agência bancária, agência do correio, igreja, mercadinho e grande número de habitações. A Vila dos Remédios é considerada a Capital da ilha, pois é lá que fica o prédio que abriga os órgãos administrativos.

Encerrado nosso passeio, retornamos ao Hotel de Transito e continuamos nossa expedição. As condições de propagação estavam bem melhores e Karl resolveu fazer um pouco de fonia, assumindo os controles do rádio durante a tarde inteira.

Nivardo e eu nos revezamos durante toda a noite, que seria a última de nossa expedição. Ao amanhecer, após a habitual falta de energia por dez minutos, tivemos novo período de boa propagação para os japoneses, que tratamos de aproveitar.

Sabíamos que nosso avião chegaria a qualquer momento, mas não tínhamos a menor idéia sobre o horário de nossa partida. Como o campo de pouso ficava ali, bem pertinho, não tínhamos motivo para nos preocupar com a nossa retirada. Era dar tempo ao tempo e aproveitar ao máximo as condições da propagação, naquele momento, bastante favoráveis.

Nossa bagagem pessoal era pouca e não havia muito que arrumar. Teríamos apenas de desmontar as duas antenas e embalar o equipamento, tarefa que seria executada comodamente em meia hora.

Lá pelas 8 horas ouvimos o ruído do motor do avião, que após circular a ilha, pousou. Poucos minutos depois o capitão Carvalho e o tenente Paulo César, os mesmos tripulantes que nos trouxeram, chegaram ao Hotel de Trânsito e nos avisaram que iríamos partir de retorno ao continente, por volta das 15 horas, pois eles estavam querendo aproveitar a manhã para um passeio de barco, interessados que estavam em ver de perto os golfinhos em evolução e conhecer também as outras belezas que a ilha tem e que os donos de barcos de passeio oferecem aos turistas.

Karl, que, como sempre, era o nosso homem de relações-públicas, resolveu ir também. Esquecemos a desmontagem das antenas, e seguimos com nossa operação de DX, aproveitando a propagação, que já começava a fraquejar, mas ainda permitia a realização de muitos contatos por hora.

Aproximadamente às 14 horas, com o retorno dos “eufóricos” aviadores, tratamos de desmontar as antenas e embalar a aparelhagem. Todo nosso material foi colocado na varanda, à espera do jipe do Filippini, que ia nos transportar até o avião.

Karl, bastante empolgado com as belezas proporcionadas pelo passeio de barco, nos disse então que o capitão Carvalho havia prometido a ele que faria um sobrevôo na área do Atol das Rocas, na viagem de retorno a Natal.

Gostei demais dessa notícia, porque a visão que tivemos do Atol, alguns meses antes, foi muito limitada, não nos satisfez completamente.

Acertamos nossas contas com o encarregado da pousada e fomos no jipe do IBAMA, juntamente com os pilotos, para o campo de aviação, o aeroporto de Noronha.

Cumprindo o que havia prometido, o major Carvalho rumou para o Atol, e em poucos minutos o localizamos, bem à nossa frente. Visto de cima, a pouca altura, o atol é muito bonito. Uma coroa feita de corais, muito semelhantes a pedras, com uma enorme lagoa em seu interior, onde se destacam duas ilhotas de areia, onde milhares de aves migratórias põem seus ovos.

Fizemos uma volta completa sobre a área e tiramos algumas fotografias, que infelizmente não ficaram muito boas. O barulho do motor do avião fez com que uma quantidade impressionante de pássaros alçasse vôo, certamente protestando contra nossa presença.

O atol, aquela maravilhosa obra da natureza lá em baixo, ficou ainda mais bonito naquele momento, coberto de aves em vôo.

Nosso vôo panorâmico foi rápido, deve ter durado no máximo cinco minutos. Mas foi uma coisa maravilhosa e reativou em mim o desejo de fazer novas expedições, de conhecer de perto lugares como aquele.

Pouco depois nosso avião pousou no campo de Parnamirim, em cujo estacionamento nossos carros estavam aguardando para nos levar de volta para casa. Feitas as despedidas, dividimo-nos em dois grupos, cansados, mas felizes. Karl e os rapazes foram para Natal e Nivardo e eu tomamos o caminho de volta para Fortaleza, uma viagem que durou entre seis e sete horas.

Dias depois Nivardo e eu nos reunimos para contabilizar os resultados de nossa operação. Feitas as contas, verificamos que nos cinco dias de permanência na ilha, realizamos 3.716 contatos, sendo 435 em fonia (SSB) e 3.281 em telegrafia (CW).

Não podíamos considerar esses números como um excelente resultado, mas achamos que foi satisfatório. A propagação nos foi favorável a maior parte do tempo, mas também tivemos muitas e muitas horas de péssimas condições, quando chamávamos incessantemente e não tínhamos nenhuma resposta. Coisas que acontecem!

Galeria de fotos



Ilivardo, Karl e Tino, em Natal



Chegada a Fernando de Noronha



Instalação da antena vertical



No Hotel de Trânsito



Tino operando a estação



Ilivardo em plena operação



Karl operando em SSB



A casa do governador



O QSL da expedição

Nivardo faleceu nas primeiras horas da madrugada do dia
 15 de novembro de 2005, em consequência de problemas cardíacos.

TERCEIRA EXPEDIÇÃO

ILHA DA TRINDADE

11 e 12 / 06 / 1990 - (IOTA: SA 010)

Meu amigo Karl é realmente um sujeito batalhador e determinado! Mal retornou de Noronha e já começou a maquirar outra expedição. Entendido sobre os meandros burocráticos que sempre dificultam o planejamento de uma expedição à Ilha da Trindade, e ciente dos problemas e das artimanhas que envolvem a obtenção de licença das autoridades para fazer uma operação radioamadorística naquele local, ele entrou logo em ação, com a desenvoltura de quem já conhecia bem o “caminho das pedras”.

O primeiro passo foi escrever uma carta ao Senhor Comandante do Primeiro Distrito Naval, no Rio de Janeiro, pedindo permissão para a ida de dois radioamadores (ele e eu) à Ilha da Trindade, numa próxima Comissão de Apoio Logístico, nome dado a cada uma das viagens de reabastecimento realizadas por navios da Marinha, que ocorrem a cada dois meses. Nessa carta ele anunciou ao comandante que gostaríamos de ficar dois meses por lá.

Desejávamos obter sua permissão para ir num navio e só voltar na Comissão seguinte, aproximadamente 60 dias depois. Sabíamos que a Marinha nunca permitia estadias longas assim a pessoas que não fizessem parte de seus quadros, mas não custava tentar.



Valendo-se de suas amizades com políticos importantes do Rio Grande do Norte e da influência que esses homens normalmente exercem em todas as áreas, Karl pediu ajuda até de um senador, que intercedeu junto ao comandante, para que o pedido fosse atendido.

A Ilha da Trindade, desconhecida pela grande maioria dos brasileiros, é um Território Federal do Brasil, administrado pela Marinha (Primeiro Distrito Naval), que abriga uma unidade militar composta de 36 homens e que é chamada de Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT). Sua localização geográfica é latitude de 20° 29' S e longitude de 29°

17' W, sendo que a distância do Rio de Janeiro até lá é de aproximadamente 1.200 quilômetros.

De forma alongada e com um terreno extremamente acidentado, possui uma área de apenas 9,2 quilômetros quadrados, o que equivale a metade do arquipélago de Fernando de Noronha. Sua vegetação é escassa, e lá existem milhares, talvez milhões de caranguejos terrestres, muitos deles, bem grandes. Em algumas de suas praias são feitos diversos trabalhos de preservação das tartarugas marinhas, que costumam desovar ali todos os anos.

O descobrimento da ilha é atribuído ao navegante espanhol João da Nova, em 1501, quando viajava a serviço de Portugal. Esteve desabitada por longos períodos, o que deu ensejo a algumas invasões estrangeiras. Foi ocupada militarmente pela Inglaterra em 1781 e depois em 1895, quando foi considerada território britânico.

Em 1896 o Brasil ocupou oficialmente a ilha, que chegou a servir de presídio, durante algum tempo. Em 1957 foi criado o POIT, que até hoje garante e protege o território.

Após essas ligeiras informações geográficas e históricas sobre Trindade, volto ao assunto que realmente interessa no momento, que é o rumo que tomou a carta do Karl, dirigida ao Primeiro Distrito Naval.

A coisa funcionava, naquela época, mais ou da seguinte maneira:

Dependendo do apoio que você conseguia, o seu nome era incluído numa lista de candidatos a uma próxima viagem ao POIT. Você então recebia um questionário, que deveria devolver preenchido, dando um monte de informações e esclarecimentos sobre sua pessoa. Eles queriam saber de seus antecedentes, de sua conduta profissional e demonstravam grande interesse em conhecer suas preferências político/partidárias.

Dependendo das boas relações e do grau de amizade ou de influência de seu padrinho, você deveria estar permanentemente preparado, pois poderia ser convocado a qualquer momento e teria de estar pronto para a viagem, para não perder a vaga. E havia também o fator sorte. Você poderia ser convocado de última hora para preencher vaga que ocorresse por desistência de algum interessado.

Ninguém conhecia direito os critérios utilizados para a escolha dos nomes. O que se sabia era que havia uma lista enorme de candidatos, principalmente biólogos, estudantes, oceanógrafos, pesquisadores, mergulhadores, repórteres, cinegrafistas, alguns aventureiros e até outros radioamadores.

Era também de grande importância manter-se informado sobre o calendário de previsões de saídas das próximas Comissões de Apoio Logístico, e ficar atento a possíveis missões fora da programação, como em casos de emergência, etc.

No dia 25 do mês de maio de 1990, Karl recebeu um ofício do Serviço de Relações Públicas do comando do Primeiro Distrito Naval, com data de dois dias antes, comunicando que, em face de determinação ministerial, não seria permitida a nossa permanência por dois meses, e que nossos nomes tinham sido incluídos na relação de candidatos à próxima viagem de abastecimento, a se realizar no início do mês de junho, isto é, uns dez dias depois.

Sem perda de tempo, Karl providenciou junto ao DENTEL os indicativos especiais ZYØTK e ZYØTW, para serem usados lá na ilha.

Na tarde do dia 5 de junho, ele tomou conhecimento através de um telefonema do referido Serviço de Relações Públicas, que o navio zarparia no dia 7 (dois dias depois) da base Almirante Moraes Rego, na ilha de Mocanguê, no Rio de Janeiro, às oito horas da manhã, e que somente uma das vagas tinha sido autorizada para nós!

Karl me telefonou imediatamente e colocou a vaga à minha disposição, visto que ele já conhecia a ilha. Eu teria de estar na base naval localizada em baixo da ponte Rio-Niterói em menos de 40 horas. E eu estava a 3.000 quilômetros de distância!

Foi uma correria. A primeira coisa que fiz foi uma ligação telefônica para meu amigo Kim, PY1AFL, residente no Rio de Janeiro. Seu nome completo era Joaquim Teixeira Alves, era piloto da Varig e, como voava para Manaus toda semana, passava muitos dias fora de casa. Graças a Deus ele estava de férias e se prontificou a me prestar toda ajuda possível, inclusive me emprestando uma antena vertical. Em seguida fui a uma agência de viagens e comprei uma passagem aérea para o Rio de Janeiro para seguir em avião da Varig que sairia de Fortaleza no dia seguinte, às 14 horas.

Retornei a minha casa já à noite e fui cuidar de separar e embalar meu material. Eu já tinha uma lista preparada e sabia bem o que necessitava levar. A antena vertical do Kim viria a calhar, pois seria um volume a menos em minha bagagem.

Acomodei todo meu material em três caixas grandes de papelão e coloquei meus poucos objetos pessoais em uma valise, junto com uma antena de fio para 40 metros. As caixas, devidamente lacradas com fita adesiva, e bem rotuladas, pesavam uns 15 quilos cada. O rádio, o acoplador, a fonte de alimentação, o manipulador eletrônico e os cabos coaxiais eram os itens mais pesados e foram distribuídos entre os volumes, para equilíbrio

de peso. Certamente havia alguma tralha em excesso, mas eu teria de levar tudo que me permitisse colocar a estação no ar sem problema. Nada podia ser esquecido, principalmente agora, que não poderia contar com a parte do material que seria levada por Karl.

A arrumação da bagagem tomou bastante tempo e me obrigou a deitar bem mais tarde, depois da meia-noite. A ansiedade e a preocupação em ter que viajar e resolver tudo sozinho se encarregaram de tirar meu sono pelo resto da noite.

A manhã seguinte foi dedicada a resolver pequenos problemas, compras e pagamentos, além dos muitos telefonemas dirigidos aos colegas locais, avisando de minha viagem e solicitando a alguns deles que me prestassem apoio pelo rádio.

Por volta das 13 horas do dia 6, eu já estava no aeroporto de Fortaleza, fazendo o “check-in”. Foi quando soube que o vôo estava atrasado, que não havia previsão de novo horário e que eu apenas deveria aguardar.

Somente às 15 horas foi estabelecida uma nova previsão de saída: 16 horas. Considerando o tempo de demora em duas escalas (Recife e Salvador), chegaríamos ao Rio de Janeiro mais ou menos às 21,30 hs.

Não foi bem isso o que aconteceu. Por causa de novas demoras nos aeroportos intermediários, chegamos ao aeroporto do Galeão mais ou menos às 22,30 hs. Era grande o número de passageiros de nosso avião e todo mundo se aglomerou junto à esteira rolante, aguardando pelas malas.

Alguns minutos depois elas começaram a aparecer e cada um foi recolhendo o que lhe pertencia. Logo apareceu uma de minhas caixas e depois de bastante demora, veio outra. Muitos passageiros continuavam também aguardando, por isso não me preocupei.

Pouco a pouco a esteira era reabastecida com mais volumes e a multidão em minha volta ia diminuindo. Minha última caixa não aparecia. Comecei a ficar nervoso.

De longe vi Kim, que estava impaciente à minha espera, do lado de fora do salão onde eu me encontrava. Fiz um aceno para ele e continuei ali, junto à esteira. Mais volumes apareceram e todas as pessoas foram embora, com exceção de uma senhora, cuja mala não apareceu também. Era só o que faltava. E agora, que fazer?

Já eram mais de 23 horas e havia pouquíssimos funcionários da companhia a quem pudéssemos nos dirigir. Um deles era um rapaz em um pequeno birô, que aparentemente não tinha nada a fazer. Dirigimo-nos a ele, de comprovantes em punho e reclamamos nossa bagagem. Sem dizer uma palavra, ele retirou de uma gaveta duas folhas de papel e nos entregou. Eram formulários de reclamação de bagagem extraviada.

Achei aquilo uma atitude absurda e irresponsável e tentei explicar para ele que o queríamos mesmo era que ele mandasse alguém procurar o que nos pertencia. O Rio de Janeiro era o destino final de nosso voo, o avião ainda estava estacionado ali, bem ao lado e nossos volumes deveriam estar nas imediações. O sujeito fez ouvidos de mercador. Para ele não tinha a menor importância o desaparecimento de nossas bagagens. A única coisa que ele queria era que nós preenchêssemos o maldito formulário.

Foi então que Kim, percebendo a gravidade do problema, “invadiu” a sala e em altos brados espinafrou o funcionário e reduziu a zero a empresa aérea (a Varig), para a qual ambos trabalhavam. Só então o indolente e imprestável cidadão resolveu sair de seu marasmo e se deslocou até o lado de fora da sala, onde ainda se encontravam alguns carrinhos de mão. E retornou de lá em menos de cinco minutos, trazendo minha caixa e a mala daquela preocupada senhora!!! Puxa, que alívio...

Kim e eu comentamos então que algumas vezes, nada é melhor que um “boa esculhambação” para botar as coisas para funcionar, em nosso querido país tropical.

Saímos do Galeão quase à meia-noite, indo direto ao apartamento do meu amigo Kim, que ficava em Copacabana, no final da rua Siqueira Campos, no décimo andar de um edifício, em frente à praça Vereador Rocha Leão, e a poucos metros da entrada do Túnel Velho.

Antes das cinco horas da manhã fomos acordados pelo porteiro de prédio, avisando a chegada de outro radioamador amigo, o Mergulhão, que iria me transportar até a base naval. Nesse momento Kim me informou que Karl havia telefonado de madrugada, aproximadamente às duas horas, avisando que a Marinha havia liberado a outra vaga e que ele já estava a caminho do Rio de Janeiro. Eu deveria “segurar” o navio até que ele chegasse lá, por volta das oito e meia da manhã!!!

Naquele horário quase não havia movimento de veículos nas ruas e nossa ida até a ilha de Mocanguê foi bastante rápida. Ainda estava escuro, quando chegamos lá. Entramos na base naval sem problema e nos dirigimos ao ancoradouro, onde estava atracado o Navio Faroleiro Almirante Graça Aranha, o H-34, um bonito e bem cuidado navio de 75 metros de comprimento, que sempre leva um helicóptero a bordo.

Apresentei-me ao oficial de plantão, que me recebeu muito bem ao pé da escada. Ele mandou que eu aguardasse um pouco, pois em alguns momentos deveria estar chegando um oficial do serviço de relações públicas, que me traria alguns papéis para assinar e me introduziria no navio.

Pouco tempo depois, já com o sol mostrando seus primeiros raios de luz, chegou o oficial das relações públicas. Era uma mulher, bem jovem, simpática, muito educada e bem bonita!

Ela me fez assinar alguns documentos, fez uma preleção sobre o que a Marinha esperava de meu comportamento durante a viagem e perguntou pelo Karl. Sabendo que ele ainda não havia chegado, deixou claro que o navio sairia no horário estabelecido, que a viagem não seria retardada por qualquer motivo. Tudo bastante burocrático.

Fui para bordo e comecei a conhecer os oficiais de serviço. Todos muito simpáticos e amigáveis, mandaram levar minhas caixas para a enfermaria, local onde ficaria alojado, durante a viagem. Estranhei, de início, ficar instalado numa enfermaria, mas logo percebi que o local era muito agradável, tinha ar-condicionado e não havia nenhum doente. Era uma sala ampla, com várias camas e banheiro. O lugar perfeito.

Falei sobre a vinda atrasada de Karl e notei que alguns deles passaram a torcer pela rápida chegada de meu companheiro e perguntavam a todo instante: Karl já chegou?



O tempo passava e eu observava o que acontecia no navio e, principalmente, no píer, onde estava atracada a embarcação, de olho no caminho por onde meu amigo haveria de chegar.

Percebi então que dois marinheiros retiraram dos locais onde estavam presas, as grossas cordas que nos prendiam ao cais, e ficaram ali, aguardando ordens para recolhê-las, a fim de que o navio pudesse ir embora.

Os minutos passavam e os dois marinheiros continuavam lá, com as cordas nas mãos, imóveis, parecendo duas estátuas. Passado algum tempo, para minha surpresa, os marinheiros recolocaram as cordas nos pontos de amarração.

Sem entender o que acontecia, e dando graças a Deus por esse sinal de retardamento de nossa saída, dirigi-me a um dos oficiais, o tenente Guimarães, aquele que desde o início me pareceu mais simpático e acessível, e indaguei a respeito. Ele me disse que o oficial encarregado das máquinas tinha verificado a falta de uma pequena peça de reposição, e que tinham mandado buscar uma lá no depósito. Será que foi isso mesmo?

Eram mais ou menos 8,40 da manhã, quando um táxi chegou ao cais e Karl, nervoso e esbaforido, saiu de dentro dele.

Alguém perguntou: Esse é o Karl?

Respondi afirmativamente e todos os oficiais que estavam nas imediações se manifestaram com uma alegre salva de palmas. Pois é. A chegada de Karl foi comemorada com uma calorosa saudação.

Levamos a bagagem de Karl para a enfermaria e o navio começou a se movimentar, mal chegamos lá.

Começamos então a conhecer melhor nossos companheiros de viagem e a nos familiarizar com o navio. Na mesma enfermaria viajavam outras pessoas que iam à ilha por alguma razão especial ou, como nós, estavam ali na qualidade de “convidados” a visitar o POIT,

Dois eram bem jovens, identificaram-se como sendo estudantes e disseram ter como objetivo realizar pesquisas marinhas, o que verificamos depois não ser totalmente verdade. Levavam com eles uns tubos de PVC, desses usados na instalação de esgotos, os quais imaginamos conter seus instrumentos de pesquisa. Não eram de muita conversa e sempre se mantinham a alguma distância de todos. Um outro, troncado e com jeitão de trabalhador braçal, era mergulhador e ia fazer reparos em algum tipo de aparelhagem submarina. Era caladão e ficava sempre sozinho, isolado dos demais. Havia outro rapaz bem mais simpático, cujo nome não recordo, que se mantinha o tempo todo vestindo uma farda de oficial do Grupo de Fuzileiros Navais, reclamando constantemente por não ter trazido roupa adequada para a viagem. Ele explicou que ia a Trindade a serviço, sem dar maiores explicações. Falou também que, por fazer parte dos quadros da Marinha, teria de permanecer fardado, ou usar camiseta branca e bermuda cáqui, mas infelizmente ele não tinha trazido nenhuma bermuda na cor apropriada.

Esse problemão do moço foi imediatamente resolvido por Karl, que tinha uma bermuda de coloração bastante aproximada da cor exigida e o nosso amigo oficial pôde assim se livrar da farda que o incomodava.

Além desses “companheiros de quarto”, havia mais dois “convidados” a bordo, aliás, duas convidadas. Uma era funcionária civil do Primeiro Distrito Naval, uma quarentona um pouco acima do peso e a outra era uma senhorita bem jovem, aparentando não ter mais de 20 ou 21 anos, tenente recém-formada da Marinha, muito magrinha, dentuça e feiosa de fazer dó. Elas se mantinham enclausuradas o tempo todo e nós raramente as víamos.

O tenente Guimarães, que era nosso principal informante a bordo, nos disse que elas estavam de férias e foram convidadas pelo comandante da embarcação para esse

passeio. As duas estavam ocupando uma cabine no andar acima do nosso, na ala destinada aos oficiais superiores, graças à gentileza de um deles, no caso o responsável pela casa das máquinas, que foi se alojar em outro lugar. Conforme foi dito acima, eu cheguei ao local de embarque antes do dia nascer e não as vi entrar no navio. Certamente elas já estavam a bordo naquele momento.

Tão logo começamos a navegar, Karl e eu fomos andar pelo navio, procurando ver todos os detalhes à nossa volta. Tudo era novidade para mim, pois era a primeira vez que viajava em uma embarcação de maior porte, como aquela.

Na parte traseira do convés ficava o hangar retrátil e o local de pouso do helicóptero, devidamente assinalado no chão. Mas a aeronave não estava lá. O hangar estava vazio. Achemos aquilo muito estranho, pois o tenente Guimarães havia nos falado que nosso desembarque seria feito pelo ar.

Logo veio a resposta. Nós estávamos navegando rente ao litoral do Rio de Janeiro e em nosso rumo passaríamos nas proximidades de Cabo Frio, base do helicóptero. Em seguida, quando a aeronave nos alcançou, o navio diminuiu a velocidade e o pouso foi realizado sem problema. Nosso desembarque aéreo agora estava garantido.

Além dos dois pilotos, o helicóptero trazia mais 4 homens. Era o pessoal de apoio à aeronave. Eles prenderam o helicóptero a umas argolas existentes no piso do convés, desmontaram rapidamente a hélice e empurraram o aparelho para dentro do hangar retrátil.

Um local do navio que fizemos questão de logo conhecer, foi a estação de rádio, o setor das comunicações. Lá vimos alguns aparelhos de radiocomunicação e, através das janelas envidraçadas, vimos do lado de fora algumas antenas verticais bem robustas, apontando para o céu.

Conversamos um pouco com os operadores, fizemos algumas perguntas sobre o trabalho deles, respondemos tudo que nos indagaram e esclarecemos alguns detalhes acerca de assuntos radioamadorísticos sobre os quais eles demonstraram interesse.

Já tinha passado o meio-dia quando resolvemos ir almoçar. Sabíamos que nosso local de refeições seria o refeitório dos oficiais, no andar de cima, com acesso por uma das várias escadas. Não nos agradava muito a idéia de chegar lá sozinhos, no primeiro dia de viagem, mas resolvemos encarar de frente a situação.

No corredor encontramos o tenente Guimarães, com outro oficial, que vinham justamente nos chamar para o almoço. Subimos juntos a escada e ocupamos os quatro lugares de uma das duas mesas ali existentes. A outra estava vazia.

O garçom, ou taifeiro, na linguagem da Marinha, era o cabo Gomes. Ele era muito rápido no atendimento, parecia muito eficiente no trabalho, mas tinha uma aparência muito antipática, cara de poucos amigos. O tenente Guimarães então falou:

- Karl, você não gosta d'uma cervejinha durante o almoço?
- Gosto sim. Quando tem, né.
- Aí tem. É só pedir.
- Vou pedir não. Pede você.
- Eu não posso pedir. O regulamento não permite. Mas você pode.

Peça duas, para ver.

Karl pediu 2 latinhas de cerveja, que o cabo Gomes trouxe imediatamente.

Karl então perguntou:

- E você, Guimarães, não bebe?
- Só se você me convidar. É o regulamento...

Pedimos mais duas latinhas e democraticamente dividimos as quatro, durante a refeição.

Muito sabido, o Guimarães.

De volta aos nossos aposentos, Karl resolveu ir falar com o imediato, ao qual pediu permissão para instalar uma antena e assim podermos fazer contatos, pelo rádio, com colegas do continente. Ele consentiu, desde que não houvesse qualquer tipo de interferência de nosso sinal com o equipamento de rádio do navio. Karl garantiu a ele que isso não aconteceria e que nós tiraríamos nossa estação do ar ao primeiro sinal de qualquer ocorrência.

Uma ponta da anteninha de fio que eu carregava na valise foi então fixada ao corrimão lateral do andar de baixo e a outra extremidade foi atada a uma escada na parte superior, de maneira que o cabo coaxial ficou posicionado para descer verticalmente pela lateral do Graça Aranha, entrando por uma escotilha da enfermaria.

Karl, cruzando os dedos, foi então para o setor de comunicações do navio, verificar se causávamos alguma interferência, e eu fiz meu primeiro contato com um colega do Rio de Janeiro, pedindo que ele telefonasse para nosso amigo Kim, chamando-o para nossa frequência. Tudo perfeito, nada de QRM (interferência). Karl aproveitou para convidar o oficial de serviço na estação de rádio, para conhecer nosso equipamento.

A partir desse momento, a enfermaria passou a ser o local mais animado do navio. Até os operadores de rádio vieram testemunhar nossos contatos. Alguns deles chegaram a comentar que nosso radinho era mais eficiente que a parafernália que eles usavam.

Kim, demonstrando sua habitual boa vontade, entendeu bem nossa situação e fazia o possível para agradar a todo mundo. Perguntava quem estava conosco, cumprimentava a todos pelo nome e até fez alguns telefonemas, só para que alguns dos oficiais presentes escutassem a voz de familiares.

Quem mais ficou empolgado com isso, foi o piloto do helicóptero, que trocou algumas palavras com a noiva, através da “maricota” ⁽²⁸⁾ do Kim.

No segundo dia de viagem o comandante mandou nos convidar para almoçar com ele, em sua cabine. Outro que foi convidado para essa mesma refeição foi o fuzileiro naval, que teve de vestir novamente a farda completa. O comandante nos recebeu muito bem, fez algumas perguntas sobre radioamadorismo, indagou se nosso rádio estava funcionando bem a bordo, coisas assim. Tudo muito educado, muito gentil, muito formal.

A viagem teria a duração aproximada de 80 horas, ou seja, mais de três dias. Ficávamos algum tempo no rádio na parte da manhã, e depois do almoço, gostávamos de ficar lá na ponte de comando, observando o funcionamento do radar, o trabalho dos oficiais de serviço e vendo o enorme mar à nossa frente, através da vidraça.

A ponte do comando era uma sala bem grande, que ia de um lado a outro da embarcação. Bem no meio dela, perto da parede do fundo, ficava o timão da embarcação, tendo à sua frente uma bússola. De pé, segurando a roda do leme, havia sempre um marinheiro, imóvel, parecendo um manequim de vitrina.

Gostávamos também de observar a rotina a bordo. Sabíamos que o navio carregava aproximadamente 100 homens, a maioria marinheiros, os quais poucas vezes víamos. Eles permaneciam lá em baixo, onde provavelmente tinham muito a fazer. Somente quando nos aproximávamos da grande abertura que havia próximo ao guindaste, na parte dianteira do convés, é que podíamos ver vários deles, ocupados em alguma coisa lá em baixo, onde achávamos que deveria ser o porão de carga.

(28) *Maricota, ou phone patch, é um pequeno amplificador de linha telefônica acoplado ao transmissor do radioamador que permite a transmissão da voz de quem está na outra ponta da linha.*

O imediato era visto a todo momento. Ele parecia estar em todo lugar. Mas o comandante, bem como as duas mulheres, passavam o tempo todo em seus esconderijos, no andar de cima.

Nos finais de tarde, quando o calor do sol abrandava um pouco, nós de longe víamos os três conversando numa espécie de varanda na parte mais alta do navio. Aquele local deveria fazer parte dos aposentos do comandante, sendo, portanto, área de acesso restrito, foi o que deduzimos.

Num ambiente tipicamente masculino como aquele, a presença feminina, mesmo a certa distância, chamava a atenção. E era comum escutarmos ou fazermos comentários sobre a tenente feiosa, que parecia estar ficando cada dia mais bonita! Até já lembrava um pouco a Vera Fischer!

Uma coisa que nos chamou a atenção durante toda a viagem, foi o uso do apito, em determinadas horas, várias vezes por dia. Aqueles silvos estridentes e prolongados serviam para fazer algum tipo de aviso aos militares, mas eram incompreensíveis para nós, pobres mortais. Uma vez fomos ver de perto como a coisa funcionava e, tão logo iniciou um deles corremos para o local onde sabíamos estar o microfone e lá encontramos um marinheiro, com o apito na boca, fazendo seu trabalho. O som alto e penetrante do apito era levado a toda a embarcação e tinha a duração de pelo menos 30 segundos. Para nós aquilo era, no mínimo, uma coisa curiosa, diferente.

Chegamos ao nosso destino no dia 10, já à noite. Ancoramos a certa distância da praia, bem em frente ao prédio do Comando, e ali pernoitamos ansiosos pelo amanhecer do próximo dia.

Mal o dia 11 amanheceu, o pessoal do helicóptero começou seu trabalho, empurrando para dentro do corpo do navio a parte retrátil do hangar, puxando para fora o helicóptero, que foi outra vez fixado ao piso com correntes. Em seguida eles fizeram a montagem da hélice. Tudo com rapidez e precisão. Agora sim, o helicóptero estava pronto para voar.

O imediato havia prometido que desembarcaríamos num dos primeiros vôos, mas havia algumas outras prioridades e tivemos de aguardar com paciência. Ficamos por ali, perto de nossa bagagem, tirando algumas fotografias e observando o movimento no heliporto, os vôos entre o navio e a praia, ou admirando o contorno da ilha de Martim Vaz, quando olhávamos para o horizonte na direção oposta,.

Primeiro iriam todas as pessoas, levando o estritamente necessário. A bagagem só depois, pendurada em uma rede de corda presa a um gancho que havia debaixo da aeronave.

O helicóptero é mantido preso ao chão, com correntes, durante todo o tempo que está sobre o navio. As correntes só são liberadas no último instante, quando a aeronave levanta vôo. Esse aprisionamento da aeronave ao chão é necessário para evitar possíveis acidentes, no caso de qualquer movimento brusco do navio. Tudo ali era feito com precisão, e com muita rapidez. E podia-se notar que todos tinham muita pressa.

Finalmente chegou a nossa vez. Consideramos como estritamente necessárias as duas antenas verticais (uma do Kim, outra do Karl), feitas de tubos de alumínio, material relativamente frágil, que não poderia estar sujeito a sofrer qualquer dano. Preferimos evitar que elas fossem levadas na rede de corda.

O helicóptero, que não tinha portas, levava quatro pessoas de cada vez. Não havia cintos de segurança para todos e os passageiros, usando coletes salva-vidas, eram instruídos para entrelaçar os braços, uns com os outros, sendo que os dois que ficavam nas extremidades, cada um com uma mão livre, garantiam a estabilidade do grupo.

Karl e eu fomos colocados no meio. No piso do aparelho, seguras apenas pelos nossos pés, iam as antenas, A velocidade da hélice aumentou e de repente nos afastamos do convés do Graça Aranha. Só que a nossa decolagem se iniciou logo com uma curva fechada, pois a praia estava exatamente na popa. O aparelho ficou muito inclinado para a direita e fez, ao mesmo tempo, um giro de 180 graus, provocando uma sensação muito esquisita, dando a impressão que ia cair todo mundo no mar, o qual, devido à inclinação da aeronave, não estava em baixo, mas bem ali, do nosso lado direito, a menos de dez metros de distância. Nesse momento tivemos grande dificuldade em manter a pressão de nossos pés sobre as antenas, para evitar que elas fossem embora porta afora.

Graças a Deus isso durou apenas alguns segundos. Logo a aeronave se equilibrou e em menos de um minuto estávamos aterrissando em terra firme.

Nossa pressa em desembarcar foi em vão. Nada podíamos fazer sem o nosso material. Teríamos de aguardar a chegada de todo o pessoal e contar com a vinda de nossos volumes logo em seguida.

Nisso tivemos sorte. Na primeira viagem da rede de corda, chegou toda nossa bagagem. Ali perto do heliporto havia uma porção de carrinhos de mão, desses normalmente utilizados para carregar entulho em obras da construção civil. Junto a eles

havia uma placa onde se lia: PONTO DE TÁXI. Colocamos todo nosso material em dois deles e os empurramos pela estradinha que leva a um local mais elevado, nas proximidades do prédio onde funciona o Comando da ilha.

Agora íamos ter de esperar outra vez. Era enervante aquela situação. Sabíamos que nossa permanência em Trindade seria de apenas 24 horas, sabíamos que ainda tínhamos de instalar antenas e preparar a estação, mas não tinha jeito, íamos ter de esperar pelos oficiais que faziam nossa apresentação ao comandante do POIT.

Enquanto aguardávamos, tiramos algumas fotografias. A ilha é muito bem cuidada, arborizada, tudo é limpo, tudo pintado, tudo sinalizado. Existem ali muitas placas, todas com letras brancas sobre fundo verde.

Às vezes, quando queríamos aparecer juntos em uma foto, pedíamos ajuda a algum dos militares que por ali transitavam, os quais nos atendiam com toda prestimosidade. Conversando com eles, fizemos algumas descobertas sobre o dia-a-dia daqueles homens que passam quatro longos meses longe de seus familiares, isolados do resto do mundo.

Uma das descobertas mais interessantes é que na ilha não existia nenhum estabelecimento comercial, não havia onde comprar nada. Por causa da inflação galopante da época, eles não tinham idéia da desvalorização monetária que ocorria no continente, por isso eles não tinham dinheiro nenhum, artigo totalmente desnecessário naquelas paragens. Para realizar eventuais transações comerciais entre eles, eram usadas duas “moedas oficiais”: maços de cigarro e peixe seco.

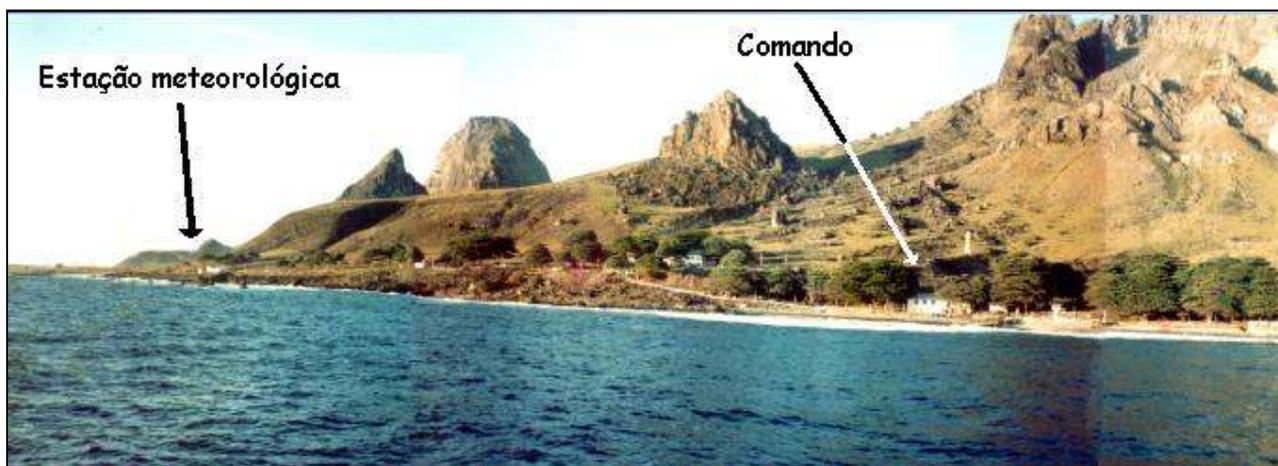
Peixe seco? Sim, peixe seco. Nas horas vagas, para “matar” o tempo, eles se dedicavam à pesca. Peixe era o que não faltava por ali. Eles salgavam o que pescavam e colocavam ao sol para secar. O que não fosse usado para troca, seria levado para casa em seu retorno, para alimentação da família, durante bastante tempo.

Finalmente chegou o imediato que se juntou a alguns oficiais e todos se dirigiram ao Comando. Deixamos nossos “táxis” aguardando no pátio e fomos com eles até lá.

O Capitão Santana, comandante do POIT, homem extremamente cortês, nos recebeu alegremente e fez algumas perguntas sobre radioamadorismo, procurando nos deixar muito à vontade. Colocou à nossa disposição a casinha onde fica a estação meteorológica, na extremidade da praia dos portugueses, falou-nos sobre um navio coreano que encalhou ali um ano atrás, mostrou-nos um álbum de fotografias da ilha, falou sobre o sistema de comunicações que eles usavam e até fez comentários sobre discos voadores e algumas lendas e fatos sobrenaturais que envolviam a Ilha da Trindade. Isso tudo

acompanhado de algumas latinhas de cerveja. Tudo muito interessante. Estávamos participando de um papo legal, mas o que queríamos mesmo era cair fora dali e montar nossa estação. Sabíamos que as notícias sobre uma expedição como a nossa correm rápido mundo afora e o início da operação é ansiosamente aguardado. Havia muita gente esperando por nós. Não podíamos ficar ali apenas jogando conversa fora.

Não foi fácil sair daquela agradável reunião, sem sermos descorteses, mas finalmente conseguimos, prometendo ao comandante retornar logo mais, para almoçar com ele e os demais oficiais. A distância do prédio do Comando, onde estávamos, à estação meteorológica, é de aproximadamente 800 metros, conforme se pode ver pela fotografia abaixo. Pegamos nossos “táxis” e tratamos de empurrá-los naquela direção. Todos os



prédios do POIT eram interligados por uma estradinha de concreto, de mais ou menos um metro de largura, e em cada entroncamento, havia placas de sinalização, algumas de sentido jocoso, tipo Av. Atlântica, Estrada Transamazônica, Floresta da Tijuca, coisas assim.

Ao passarmos em frente à estação de rádio, a PWH-33, resolvemos dar uma paradinha e visitar os “colegas” radio-operadores.

Lá dentro estavam duas pessoas, um sargento, que era o radiotelegrafista de plantão, e um cabo, que tinha outras atribuições. O sargento, um cara de compleição física franzina, parecia ser um sujeito estressado, irrequieto, mas nos recebeu muito bem. Mostrou-nos a estação, fez alguns comentários sobre seu trabalho e prometeu nos visitar mais tarde.

Continuamos empurrando nossos carrinhos de mão, tendo cuidado para não atropelar os caranguejos que estavam em todo lugar e a todo momento apareciam em nosso caminho, até chegarmos à estação meteorológica, uma casinha de madeira, a menos de 50 metros da água do mar. Como não havia ninguém por lá, assumimos o controle da área.

Usamos uma mesa grande para colocar nossos equipamentos, e sabendo que lá existiam duas redes elétricas com voltagens diferentes (110 e 220 volts), identificamos as tomadas que nos interessavam e partimos para a instalação das antenas.

Nossa intenção era manter duas estações no ar, em tempo integral, e para isso iríamos precisar das duas antenas tribanda verticais. Colocamos logo um dipolo de fio para 40 metros em dois postes improvisados e partimos para as verticais. Enquanto eu montava uma, de um lado da estação meteorológica, Karl cuidava de outra, do lado oposto.

Não tive qualquer problema nesse serviço e fiz a minha montagem com rapidez, mas Karl se atrapalhou com a instalação da dele e, muito nervoso, reclamava que faltava uma peça do elemento irradiante. Um dos pedaços de tubo de alumínio teria se extraviado.

Fui ajudá-lo e juntos verificamos que a antena estava completa, o que faltava mesmo era manter a serenidade. Muita coisa não estava saindo conforme o planejado e isso nos deixava bastante tensos. Algumas horas já tinham se passado e nós não tínhamos sequer montado a estação. Tínhamos de agir rápido, não podíamos deixar a situação fugir de nosso controle.

Foi nessa hora, quando estávamos às voltas com tubos de alumínio e radiais de fio, que viemos a conhecer o famoso Pirajá, vento fortíssimo, de pequena duração, às vezes acompanhado de chuva, que acontecem ali todos os dias. As rajadas de vento levantavam nuvens de areia, e aquele aparelhinho giratório no alto da casa, que serve para medir a velocidade do vento, parecia enlouquecido. Após alguns poucos minutos tudo voltou ao normal e continuamos nosso trabalho.

Demos os últimos retoques nas estações, e depois de retirar da sala alguns caranguejos que passeavam tranqüilamente por lá, ligamos os rádios, para examinar como estavam as condições de propagação naquele momento, tendo o cuidado de manter a metade inferior da porta sempre fechada, para evitar a entrada de novos crustáceos curiosos e intrusos.

Sabíamos que naquele horário as condições de propagação são normalmente adversas e que aquele dia, uma segunda-feira, não era nada propício para o início de uma expedição. Mas tínhamos a esperança que as coisas viessem a melhorar e, além disso, estávamos ansiosos para dar início à nossa operação.

Através da meia-porta aberta, podíamos ver, à distância, o vai-e-vem do helicóptero em sua faina, agora sem pousar nenhuma vez, carregando coisas e mais coisas penduradas

no gancho. Teve um momento que ele transportou para o navio um volume enorme, que vimos saber depois tratar-se de uma velha caldeira que pesava mais de 400 quilos.

Vimos também quando o guindaste do Graça Aranha colocou no mar um barco inflável, equipado com motor de popa, com várias pessoas dentro. Esse inflável passou o restante do dia ocupado com alguma coisa nas proximidades do navio.

Fiz meu primeiro chamado em CW em 10 metros, a faixa que parecia estar em melhores condições, e fui atendido por OK3CCC, às 12,36 GMT. Logo a seguir Karl fez seu primeiro contato em SSB com PT7OO, em 15 metros.

Pouco a pouco as condições de propagação foram melhorando e tentamos colocar duas estações no ar simultaneamente. Karl em 15 metros, eu em 20 ou 10, mas aconteceu o que mais temíamos: os rádios interferiam um no outro o tempo todo, e, por mais que procurássemos operar em frequências compatíveis, não tinha jeito. Teríamos, mesmo de manter somente uma estação no ar.

Apesar disso, nosso trabalho ia de vento em popa, até que um soldado veio nos dizer que o comandante Santana estava nos esperando para o almoço. Interrompemos nosso serviço e caminhamos de volta para o Comando, onde vários oficiais gentilmente aguardavam nossa chegada.

A cerveja estava geladinha, a comida era excelente, a mordomia era ótima, mas nós não conseguíamos esconder a nossa ansiedade, nossa pressa em voltar para a estação meteorológica. Tudo seria diferente se o Primeiro Distrito Naval tivesse autorizado os dois meses de permanência, mas nós contávamos somente com 24 horas para nossa operação. O tempo estava diminuindo e nós estávamos ainda no início da expedição. Finalmente, terminado o almoço, voltamos apressados para junto de nossos rádios e antenas.

Passamos a tarde inteira no rádio, utilizando principalmente as faixas de 20 e 15 metros. Em ambas as faixas, as condições de propagação eram bastante satisfatórias, e pouco a pouco íamos aumentando nosso escore de estações atendidas. A noite chegou e nosso trabalho continuava. Fizemos nova tentativa de operação simultânea, aproveitando que a propagação dava sinais de melhora nos 40 metros, onde permaneci por várias horas em telegrafia, enquanto Karl ficou nas outras bandas, “catando” frequências que não estivessem sendo castigadas pelo matraquear do meu manipulador eletrônico. A operação em CW nos 40 ia muito bem, mas em SSB a coisa ia aos trancos e barrancos.

Coitado do Karl.

Eram mais ou menos 20 horas, não estou bem certo do horário, começamos a receber visitas. Pessoas e mais pessoas iam chegando, davam uma olhadinha no nosso trabalho, mas como estávamos usando fones de ouvido, afastavam-se e iam se reunindo do lado de fora. Pouco depois começamos a ouvir música e alguma algazarra na frente da casa, entre a estação meteorológica e o mar.

Karl foi ver o que estava acontecendo e voltou com a informação que o comandante, para homenagear os visitantes e a presença das mulheres (coisa rara na ilha), tinha liberado o uso de bebida (cerveja, é claro) e permitido a realização de uma festinha de confraternização. Para nosso azar, o local que eles escolheram foi justamente o pátio em frente à estação. (Certamente porque queriam também nos prestigiar, achando, inocentemente, que gostaríamos de participar da festa.)

A propagação nos 40 metros ficou excelente e eu não podia me afastar do rádio. Karl sabia disso e tomou para si a responsabilidade de encarregado do nosso departamento de Relações Públicas, dando atenção integral aos visitantes e deixando-me cuidar sozinho da expedição.

Algum tempo depois entrou na sala o sargento franzino, o radiotelegrafista que conhecemos pela manhã na sala de rádio da PWH-33. De copo na mão, e fazendo alguns gestos inquietos, ele ficou ali ao meu lado, observando. Por causa dos meus fones de ouvido, ele não podia escutar as estações que me contestavam, por isso, cumprimentei-o com um aceno e aumentei o volume de meu manipulador eletrônico, para que ele pudesse pelo menos escutar e apreciar o que eu transmitia. De repente ele se afastou, demonstrando nervosismo e irritação e saiu bruscamente, porta afora.

Sem entender o que aconteceu, retirei momentaneamente os fones e perguntei a Karl que diabo tinha mordido o sargento. Karl respondeu que ele se aborreceu por causa de minha falta de atenção e falou que ia buscar uma faca para me matar... Só podia ser um louco, o tal sargento...

Redobramos nossa atenção com o ferrolho da porta e procuramos nos manter calmos, mas em estado de alerta. O tempo passou, e pouco a pouco os festeiros foram indo embora. Talvez não houvesse muita cerveja para tantas pessoas.

O sargento não apareceu mais (graças a Deus) e nós voltamos à normalidade.

A propagação continuava muito boa na sub-faixa ⁽²⁹⁾ dos 40 metros e Karl voltou a tentar fazer contatos em outras bandas, apesar da interferência causada pela minha transmissão.

Continuamos nosso trabalho noite adentro. Depois da meia-noite Karl até tentou dormir um pouco, utilizando um colchonete que encontrou por lá, mas os caranguejos que vez por outra circulavam no local e as baratas voadoras que de vez em quando nos atacavam em vôos rasantes, não davam qualquer chance.

Como sofre um dx-pedicionário!

Por volta das 03,00 GMT a propagação dos 40 metros se foi. Ninguém me atendia mais. Continuamos firmes, fazendo CQ ⁽³⁰⁾ ora em fonia, ora em telegrafia, buscamos alguns NET's ⁽³¹⁾, mudando de faixa, fazendo tudo o que era possível. E nada.

O dia amanheceu e nós continuamos fazendo contatos esporádicos até as 12,30 GMT, quando recebemos a informação que o helicóptero começaria a levar o pessoal de volta ao navio a partir das 16,00 hs. GMT (15,00 - hora local).

Precisávamos nos apresentar para o almoço com o comandante de POIT, tínhamos de desarmar nossas antenas, empacotar nosso material e transportá-lo em carrinhos de mão até o heliporto. Não adiantava mais ficar esperando por melhores condições de propagação. Era hora de encerrar os trabalhos. Estava finda nossa expedição.

Um pouco antes do meio-dia (hora local), nossa tralha estava arrumada nos carrinhos, lá no ponto de táxi, perto do heliporto. Evitamos passar de novo pela PWH-33 e aproveitamos o tempo que restava para tirar mais fotos e visitar os restos mortais do navio coreano encalhado entre as pedras, na beira da praia, a uns 150 metros do prédio do comando.

De onde estávamos, víamos pessoas a bordo do barco inflável, que continuavam em algum tipo de atividade no mar, entre o Graça Aranha e a praia. O que estariam eles ainda fazendo?

Depois do almoço e de um merecido cochilo à sombra das árvores, vimos que começou novamente o trabalho do helicóptero. Tudo agora iria ser bem mais rápido, pois não haveria muito material a transportar. Somente a bagagem dos militares que iam retornar ao

(29) *Sub-faixa = Segmento inicial da faixa, de uso exclusivo de telegrafia.*

(30) *CQ = Chamado geral.*

(31) *NET = Rede, em inglês, usado no sentido de "rodada de DX"*

continente depois de passar 4 meses na ilha (cerca de 18 homens), nossos poucos volumes e as pessoas. O peixe seco, sobre o qual já falei, era parte dessa bagagem

Quando chegamos ao navio, tivemos três surpresas: a primeira foi que nossas caixas não estavam na enfermaria. Tinham sido levadas para o porão da embarcação. Ficamos apenas com os poucos objetos pessoais que não levamos para terra e nossa bagagem de mão. A segunda foi saber que o sargento franzino, aquele radiotelegrafista que ameaçou me esfaquear, era nosso companheiro de viagem. Ele estava retornando para o Rio, após quatro meses de permanência no POIT. Ressabiado, ele fazia o possível para evitar encontrar conosco, e isso durou toda a viagem.

A terceira surpresa aconteceu ao anoitecer, com o navio já em movimento, na hora do jantar. A refeição seria peixe, pescado com arpão pelos nossos conhecidos estudantes “pesquisadores” e preparados por dona Lourdes, a quarentona do andar de cima, que finalmente conseguimos ver de perto.

Querendo parecer bastante simpática, ela nos falou que os “rapazes” tinham capturado com arpão cerca de 200 quilos de peixes de bom tamanho e que ela tinha preparado um mero para o primeiro jantar dos oficiais, na viagem de retorno. Foi assim que ficamos sabendo o conteúdo daqueles tubos de PVC que eles transportavam

A viagem de volta ao Rio foi tranqüila, sem novidades, pois já estávamos acostumados à rotina da embarcação.

Ao amanhecer do dia 16 de junho de 1990, isto é, após três dias de viagem, estávamos avistando à distância o litoral do Rio de Janeiro, na altura de Cabo Frio. Era hora de nos despedirmos do pessoal do helicóptero. Rapidamente eles foram embora e o hangar ficou novamente vazio.

Algum tempo depois chegamos à entrada da baía de Guanabara. Havia muitas pessoas na ponte de comando para ver a bela cidade do Rio de Janeiro, cada vez mais próxima. Lá estavam o comandante, o imediato, as duas mulheres, e alguns oficiais, inclusive o fuzileiro naval, devidamente uniformizado. Junto a uma porta, do lado esquerdo, estávamos nós, Karl e eu, conversando.

Bem no meio do salão, perto da parede do fundo, com as mãos no timão, estava um marinheiro negro, imóvel, parecendo uma estátua de ébano. Era ele, naturalmente, quem estava dirigindo o navio.

Entramos na baía, avistando lá longe a ponte Rio-Niterói, sob a qual teríamos de passar para chegar à base Almirante Moraes Rego, na ilha de Mocanguê. Pouco a pouco

nos aproximávamos da ponte e eu verifiquei que não estávamos rumando para o meio do vão central, como seria de esperar, mas indo justamente em direção a um dos pilares laterais que sustentam a ponte, uma coluna de concreto com mais de 60 metros de altura.

Mostrei a situação a Karl e ele até riu de minha preocupação e disse:

— Você está se preocupando à toa. Tá todo mundo aí. Pode ficar tranqüilo, que eles sabem o que estão fazendo.

Mas eu não fiquei nada tranqüilo. Olhei para o timão e lá estava o marinheiro, olhos fixos para a frente, imóvel como sempre.

— Deve ser o canal de navegação, falou Karl. Fique frio.

Frio uma ova, eu estava cada vez mais nervoso, vendo o pilar da ponte se aproximando cada vez mais de nós. E quando a distância me pareceu absurdamente pequena, menos de cem metros, olhei para o comandante, e gritei: ‘ NÓS VAMOS BATER! ‘

O comandante e vários de seus auxiliares olharam para a frente e o próprio comandante correu até onde estava o marinheiro, empurrou-o para um lado e girou velozmente o timão para a direita, fazendo com que o navio iniciasse uma curva de 180 graus. Quando já se completava a curva, vimos que a parte traseira da embarcação passou raspando, a menos de dois metros da base do pilar. Só depois de corrigido o rumo e já ultrapassada a ponte Rio-Niterói, o comandante entregou o timão a um de seus auxiliares.

Desembarcamos, tomamos um táxi e nos dirigimos aos nossos destinos na Cidade Maravilhosa. Karl foi para a casa de um irmão que lá residia e eu fui para o apartamento do Kim.

No dia seguinte retornamos às nossas cidades, viajando em aviões diferentes, pois não encontramos vôo para Fortaleza com escala em Natal.

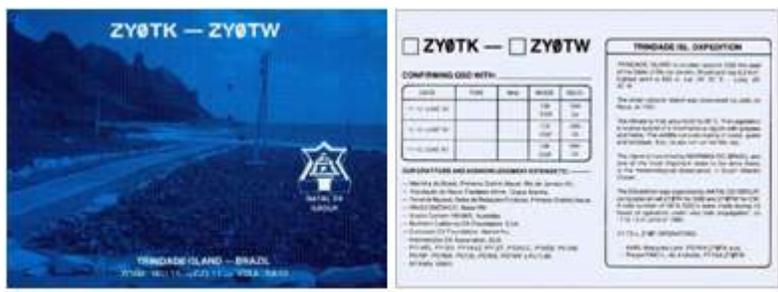
Já em casa fui cuidar dos resultados estatísticos da expedição e verifiquei que os números eram bem melhores que a princípio imaginávamos.

Além dos mais de 400 contatos em SSB feitos pelo Karl, eu tinha anotados em meu log ^(32) exatos 1.401 contatos em telegrafia, número que pode ser considerado um ótimo resultado, levando-se em conta os problemas que enfrentamos e a falta de melhores condições de propagação.

A expedição à Ilha da Trindade que acabo de descrever, foi minha terceira experiência no mundo expedicionário de DX. Com ela fechei o ciclo brasileiro, que é

(32) LOG = Arquivo ou livro de registro de comunicados

composto de quatro “entidades” conforme já foi dito antes. Até então, foi a mais rápida, quero dizer, a de mais curta duração que fiz, porém a mais emocionante. Foram tantos os acontecimentos envolvidos, tantas as surpresas e emoções vividas, que essa história jamais sairá de minha memória. Sem contar que, de quebra, posso me considerar como “o homem que, com um grito, salvou o Graça Aranha de um desastre”.



O QSL da expedição



Navio Faroleiro Almirante Graça Aranha

Galeria de fotos



Os companheiros da viagem



Aguardando o desembarque



O helicóptero em ação



Helicóptero pousando na ilha



Karl e seu "taxi"



O prédio do Comando



Caranguejos em todo lugar



A estação de rádio PWH-33



Karl em SSB



Tino em CW

QUARTA EXPEDIÇÃO

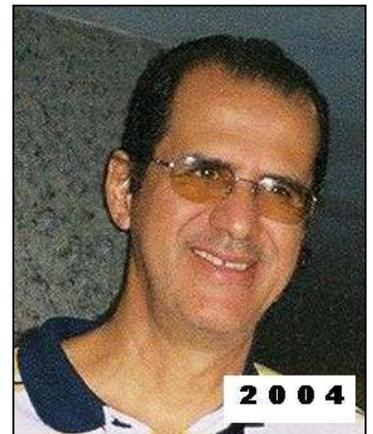
ILHA DE SÃO JOÃO

10 a 13 / 10 / 1990 - (IOTA: SA 041)

Em uma de minhas primeiras idas a Natal, tive a satisfação de conhecer Ronaldo Reis, PS7AB, que logo se tornou um grande amigo.

Radioamador licenciado desde 1981, Ronaldo era (e continua sendo) um entusiasta do DX, particularmente interessado pela expansão do I.O.T.A. entre os radioamadores brasileiros, e tinha planos de participar de algumas expedições. Paralelamente acalentava um grande sonho, que era a criação de um arquivo histórico que reunisse o máximo de informações sobre o radioamadorismo brasileiro ⁽³³⁾.

Um dos objetivos de Ronaldo (que vemos na foto ao lado) era realizar uma operação radioamadorística numa ilha que fizesse parte da relação do I.O.T.A., mas tinha de ser uma que nunca tivesse sido ativada antes. Eram três as opções: Martim Vaz, nas proximidades da ilha da Trindade, Maracá, no Pará e São João. Ele escolheu a ilha de São João, nos confins do Maranhão, como a opção mais viável. Aceitei de imediato o convite para acompanhá-lo nessa empreitada.



A ilha de São João, ⁽³⁴⁾ dista apenas um grau do equador, e é a que fica mais ao norte, num arquipélago formado por dezenas de ilhas, muitas das quais desertas. Esse arquipélago é, na verdade, uma das “pontas” que avançam mar adentro na região das Reentrâncias Maranhenses, ⁽³⁵⁾ ponta essa que se inicia na altura da foz do rio Cururupu, conforme se pode ver nos mapas. As coordenadas geográficas do local são 1° 17' S 44° 54' W.

(33) = O Arquivo histórico do radioamador brasileiro tem hoje sua home page, um trabalho excelente, com fotos e documentos referentes à história dos radioamadores no Brasil. – O endereço do site é www.radioamador.org.br/

(34) = O nome oficial é ilha de Maiaú, mas quase ninguém a conhece com essa denominação. Os nomes verdadeiramente usados são Batevento e São João (por causa do farol de São João).

(35) = A região das Reentrâncias Maranhenses se situa entre a Baía de São Marcos e a divisa com o Estado do Pará.

Ronaldo coletou informações sobre a ilha e descobriu, entre outras coisas, que lá existia um farol e que a Marinha brasileira mantinha ali uma equipe residente permanente, havendo inclusive energia elétrica fornecida por um gerador.

Para dar andamento ao planejamento dessa expedição, dois caminhos paralelos deveriam ser tomados de imediato. Um deles, certamente o mais importante, era conseguir autorização da Marinha para colocar uma estação de rádio nas proximidades do farol por alguns dias, utilizando a energia elétrica do gerador, que, por sua vez, teria de funcionar durante a operação, em tempo integral. O outro caminho era entrar em contato com o coordenador do diploma I.O.T.A., o inglês Roger Ballister - G3KMA (mundialmente conhecido por seu trabalho), dando-lhe ciência do planejamento da viagem e pedindo-lhe que determinasse um número de identificação para a nova ilha.

Isso levou algum tempo, envolvendo troca de correspondência, telefonemas, envio de e-mails e remessas de documentos, mas finalmente tudo foi resolvido.

Mister Ballister “batizou” a ilha com o número SA-041 (South America 041) e a Marinha autorizou a operação no prédio do farol de São João.

Enquanto essas providências estavam sendo tomadas, Ronaldo colheu informações sobre os meios de acesso ao local e conseguiu o valioso apoio de um colega de São Luiz-MA, o Cadete, PR8KD, que prometeu ajudar no que fosse possível.

Ronaldo me mantinha informado de todo o desenrolar dos acontecimentos e ao mesmo tempo ele estava sabendo que eu estava fazendo uma pequena reforma em minha casa, e que essa obra poderia atrapalhar um pouco os nossos planos de viajar juntos.

Ele conseguiu do DENTEL (hoje ANATEL) a concessão dos indicativos ZX8CW e ZX8DX, que seriam utilizados para telegrafia e fonia, respectivamente e ao anoitecer do dia 28 de setembro de 1990, uma sexta-feira, embarcou em um ônibus em Natal, com destino a Fortaleza, onde embarcaria em outro veículo para São Luiz-MA e daí continuaria rumo à ilha, seguindo a orientação de Cadete.

Em Fortaleza ele esteve em minha residência e viu a casa em obras. A reforma estava em andamento e não havia a mínima condição de viajarmos juntos. Depois de muita conversa, chegamos a um acordo: para que eu tivesse condições de interromper a construção por um tempo menor, ele iria à frente e quando instalasse a estação lá na ilha, entraria em contato comigo pelo rádio, prestaria informações, que pudessem facilitar minha viagem e daria instruções sobre os meios de acesso até lá.

E assim foi feito. Ronaldo partiu de Fortaleza à tarde, num ônibus, com destino a São Luis do Maranhão, chegando na manhã do dia seguinte, sendo recebido por Cadete, que lhe prestou toda a ajuda possível e deu informações valiosas sobre o trecho ainda por percorrer.

De São Luis, em outro veículo, ele foi até Cururupu, aonde se chega trafegando por estradas de barro e atravessando pontes de madeira. Depois seguiu para a vila de Apicu-Açu, uma colônia de pescadores, perdida no litoral maranhense, distante da civilização e difícil de encontrar nos mapas.

Os últimos 350 quilômetros dessa odisséia foram percorridos em estrada de terra, em precárias condições. Dirigir por lá é uma tarefa ingrata, até mesmo para os calejados motoristas dos velhos ônibus que percorrem a região. De Natal, Rio Grande do Norte, até Apicu-Açu, Ronaldo percorreu 2.200 quilômetros, em busca da realização de um sonho acalentado por muitos anos.

Mas havia ainda uma etapa a percorrer, dessa vez pelo mar.

De Apicu-Açu até a ilha, a viagem durou 13 horas, mal acomodado sobre a cobertura de um pequeno barco pesqueiro, juntamente com vários moradores da região, que só dispõem desse meio de transporte entre as duas localidades.

Essa viagem inclui períodos de navegação em mar aberto, enfrentando fortes ventos e ondas enormes, que causam muita preocupação quanto à segurança dos passageiros.

Finalmente ele chegou à ilha. Não ao farol, mas a uma colônia de pescadores, um local que é conhecido como Batevento. O farol ficava ainda a sete quilômetros de distância e ele teria de ir para lá em outro tipo de barco, bem menor, capaz de trafegar em canais de mar que lá eles chamam de “furos” e que só permitem navegação nas horas de maré alta.

Foi nesse diminuto povoado que contou com o apoio de Turíbio, o filho do dono de um criatório de camarões existente nas proximidades da pequena vila. Turíbio mandou levá-lo em um de seus barcos, e assim Ronaldo chegou finalmente ao destino, o farol de São João, com toda a bagagem de dx-pedicionário, que consistia em duas caixas (dois pequenos baús) de madeira, com todo o material necessário à operação, mais um tubo de PVC contendo uma antena vertical e uma maleta com roupas e objetos pessoais.

Em todos os lugares por onde andou, Ronaldo fazia amizades e “aplainava o terreno” para minha próxima passagem. Foram seis dias atribulados e difíceis, mas finalmente, no dia 5 de outubro de 1990, a SA-041 entrou no ar pela primeira vez.

Chegando ao terreno da Marinha, e contando com a valiosa ajuda dos militares ali residentes, Ronaldo se alojou numa sala vazia, na parte térrea do farol, onde havia energia elétrica em tempo integral e banheiro. Colocou uma antena de fio para 40 metros e buscou contato imediato comigo, em Fortaleza. Em seguida subiu ao topo do farol e lá colocou uma antena vertical para 20, 15 e 10 metros, dando início à parte internacional da expedição.

Durante a viagem de Ronaldo, tive tempo suficiente para resolver meus problemas e me preparar para segui-lo. Todo meu equipamento já estava embalado em outra caixa de madeira (um baú igual aos que ele levou) e havia outra antena vertical também acomodada em um tubo de PVC.

Dia 6 de outubro tomei um ônibus para São Luis, que deixou minha cidade às 16 horas, chegando ao destino no dia seguinte, por volta das 9 da manhã. Lá na rodoviária estava o Cadete, que eu ainda não conhecia, à minha espera.

Ele me disse que o Ronaldo o havia instruído, pelo rádio, a me levar diretamente ao cais pesqueiro, onde havia um barco, a “geleira” Cristiane, carregando. Essa embarcação deveria ir de São Luis direto a Batevento no dia seguinte.

Fomos até o barco, que estava atracado ao pequeno e improvisado cais pesqueiro, com o casco atolado na lama do fundo, pois nessa hora a maré estava baixa. Lá chegando, falei com o Sr. Mariano Pacinho, o dono do barco, que mandou colocar meus volumes dentro da pequena cabine, de comando, único lugar seguro disponível.

A “geleira” é um barco que faz o transporte de barras de gelo. Esse gelo é destinado aos barcos pesqueiros lá de Batevento. As embarcações que pescam naquelas águas não têm câmaras frigoríficas e conservam o resultado de suas pescarias, com o gelo que é comprado em São Luis.

O barco ainda não tinha completado sua carga, por isso sairia somente no dia seguinte. Tive que vagar pelas proximidades durante o resto do dia para finalmente dormir num hotelzinho, com conforto zero, que encontrei ali por perto.

Logo nas primeiras horas da manhã do dia 7 fui para o Cristiane, aguardar a hora da saída. Já estavam lá vários outros passageiros, e a cada momento chegava mais gente. Eram pescadores, donas de casa e crianças, tudo gente humilde, carregando muitos volumes, bicicletas e até alguns animais, todos voltando para casa no único meio de transporte disponível, depois de resolver seus problemas na Capital do Estado.

O Sr. Mariano me aconselhou a seguir com ele, de ônibus, até a cidade de Cururupu, onde o barco passaria, no dia seguinte. Sem querer me afastar de minha preciosa bagagem, preferi ignorar o conselho e segui viagem no convés do Cristiane,

Não havia sequer lugar para sentar, nem nada para fazer, a não ser conversar com alguém ou ver o litoral maranhense desfilando lá longe a bombordo. Quando me cansava de ficar de pé, sentava-me na amurada do barco, que era um local bastante perigoso, ou me acomodava sentado no piso do convés, com as pernas estiradas. Já era tarde para me arrepender, mas logo compreendi por que o Sr. Mariano me deu aquele conselho e por que ele mesmo, o dono da embarcação, preferiu ir pela estrada.

A viagem era monótona, lenta e perigosa. As ondas do mar faziam o barco jogar bastante e muita gente enjoava e vomitava. Às vezes não havia tempo para as pessoas colocarem as cabeças para fora da amurada, para devolver ao mar o que tinham comido pela manhã.

Não havia banheiro a bordo. Nem mesmo um lugarzinho escondido onde pudéssemos fazer nossas necessidades. Quando a coisa apertava, as pessoas se encostavam à amurada, de preferência onde houvesse alguns companheiros dispostos a fazer uma “barreirinha” e ali mesmo resolviam seus problemas. Os demais passageiros fingiam que não estavam vendo nada, e pronto. Que vexame...

Logo no começo da viagem identifiquei dois jovens marinheiros, procedentes do Rio de Janeiro, que iam ao farol de São João para desmontar uma torre de 60 metros de altura, que estava estragada e precisava ser substituída. Eles foram os companheiros de viagem com quem mais tive contato, durante todo o percurso navegado.

Já no final da tarde chegamos à foz do rio Cururupu, e, como estava programado pelo piloto, bem na hora que iniciava a maré cheia. Durante umas duas horas ou mais, navegamos rio adentro, em plena escuridão, até chegar àquela cidade, onde iríamos encontrar com o Sr. Mariano.

O Cristiane encostou e atracou na margem do rio, perto de outras embarcações que já estavam por lá. Estiquei um pouco as canelas andando pelas imediações, comi alguma coisa e comprei água mineral, bolachas e alguns docinhos para comer durante o restante da viagem, pois não havia qualquer tipo de alimentação a bordo.

Depois dessa caminhada retornei ao barco, sem saber onde poderia dormir. Nessa ocasião apareceu o Sr. Mariano, que me deu outro conselho, desta vez seguido à risca. Ele

me recomendou ir para uma pensão de um conhecido dele, onde, por um preço módico, eu poderia dormir com algum conforto, pelo menos ao abrigo de um teto.

Peguei minha valise e, em companhia dos marinheiros, que resolveram me acompanhar, saímos à procura da tal pensão. Ela ficava um pouco longe, aproximadamente um quilômetro de distância, por isso resolvemos ir de táxi. Só que não havia nenhum por ali. Transeuntes, nos informaram que a cidade não tinha carro de aluguel, mas que nós poderíamos ir numa das muitas carroças que estavam estacionadas por ali. Isso mesmo, carroça puxada a burro. E foi isso mesmo o que fizemos.

No dia seguinte, dia 8 de outubro, pela manhã, retornamos ao Cristiane e lá permanecemos até depois das 10 horas, aguardando o Sr. Mariano que tinha assuntos bancários a resolver e o expediente do Banco do Brasil só teria início às 10.

Retornamos pelo rio até o oceano e tomamos o rumo de nosso destino final. Nossa ilha ainda estava longe e até lá, teríamos de navegar por umas 30 milhas, a maior parte do tempo em mar aberto.

Pouco a pouco íamos percorrendo o longo arquipélago. O mar estava calmo e nós podíamos admirar a alguma distância a beleza das praias, com areias claras e dunas suaves, a vegetação típica de manguezais e coqueiros, muitos milhares de coqueiros. Às vezes conseguíamos ver lá longe o vôo de pequenos bandos de guarás, aves de exuberante coloração vermelha, comuns na região.

Em algumas ocasiões passávamos pelo meio de grupos de pequenas ilhas, e eu me imaginava, embora em versão tupiniquim, na mesma situação que já vi várias vezes no cinema, com aqueles barquinhos percorrendo lindas paisagens do oceano Pacífico. Não custa nada sonhar um pouco.

Em alguns trechos a viagem é feita por canais (ou furos, como já foi dito) entre as diversas ilhas. Em locais onde eles são sinuosos, é necessária a presença de um ajudante na proa da embarcação, munido de uma grande vara, que vai direcionando a frente do barco, evitando assim que o mesmo venha a bater ou encalhar nas margens.

Houve uma ocasião, na entrada de um desses canais, que tivemos de fazer uma parada para aguardar a subida da maré. A proa do barco ficou bem próxima à praia, num local de extenso coqueiral, e a maioria dos passageiros desceu para relaxar um pouco.

Bem perto dali, no alto de uma pequena elevação, havia uma casinha de sapé e em volta dela víamos duas ou três crianças brincando. Eu e os dois marinheiros resolvemos ir até lá, à procura de alguns cocos para comprar. Para nossa decepção, não havia coco

nenhum. É incrível como famílias inteiras podem morar em lugares tão distantes da civilização. Lugares de muita beleza, onde a natureza se mostra quase intocada, mas quase não oferece condição para a sobrevivência humana.

A maré subiu e nós avançamos através do longo canal. Já estávamos nos aproximando de nosso destino. O piloto nos falou que na saída desse “furo”, podia-se ver ao longe a nossa ilha. Teríamos então de atravessar um largo trecho de mar aberto, a parte mais perigosa de nossa viagem, para enfim desembarcar no local classificado pelo IOTA como SA-041, onde estava o Ronaldo.

Chegamos ao outro lado do canal no final da tarde. Realmente havia uma grande enseada à nossa frente, e lá longe podíamos ver não uma, mas duas ilhas. O Sr. Mariano, vendo o mar agitado à nossa frente, resolveu que pernoitaríamos ali mesmo, no local onde o canal e o mar se uniam. Seria muito perigoso tentar a travessia à noite,

Desta vez não haveria a pensão do amigo do Sr. Mariano para nos dar abrigo. Teríamos mesmo de dormir ao relento, tendo lá no horizonte a luz do farol de São João cruzando de vez em quando o espaço aéreo.

Ventava bastante e eu, usando apenas roupa leve, nunca senti tanto frio. O piso do convés, agora sem o aquecimento proporcionado pelo sol, era quase tão gelado como a carga que ia no porão. As pessoas se abrigavam como podiam, esfregavam constantemente as mãos e disputavam quase a tapa um pedaço de lona que havia por ali. A tripulação se enfiou na pequena cabine, que na verdade era apenas uma cobertura com janelas laterais e nós outros ficamos ao deus-dará.

Finalmente o sol do dia 9 de outubro de 1990 nasceu e, por incrível que fosse, continuava todo mundo vivo. O barco se pôs em movimento e rumamos em frente. Logo fiquei sabendo que antes de chegar a Batevento, faríamos uma breve escala na outra ilha, chamada Ilha dos Lençóis, onde desembarcariam alguns dos passageiros.

A ilha dos Lençóis é muito famosa, por conta de uma coisa misteriosa que lá acontece. É que grande parte da população é constituída de albinos, pessoas portadoras de uma anomalia congênita, caracterizada pela ausência total ou parcial do pigmento da pele e dos pêlos. Por serem muitos sensíveis aos raios solares, eles são conhecidos como “filhos da lua”, e eu já tinha observado que havia duas ou três dessas pessoas entre nós.

Demoramos pouquíssimo tempo em Lençóis. Apenas o bastante para que nossos “filhos da lua” fossem para terra, junto com seus pertences. Enquanto isso era feito, podíamos ver grande quantidade de pessoas na praia, muitas das quais também albinas.

Cruzamos o espaço de quatro ou cinco quilômetros que separa as duas ilhas e finalmente chegamos a Batevento. Coloquei meu material na areia e, seguindo a orientação que o Ronaldo me deu através do Cadete, procurei pelo Turíbio, o homem do criatório de camarões. Foi muito fácil encontrá-lo. Ele estava ali pertinho, na porta de sua casa, uma espécie de escritório da empresa, observando a chegada do barco. Ele já estava ciente de minha vinda e imediatamente mandou um barquinho a motor me levar até o farol, sete quilômetros além. Os dois marinheiros, companheiros de viagem desde São Luis, foram comigo, é claro.

A totalidade desses sete quilômetros é navegada em um “furo”, esse bem mais estreito que aqueles que eu já tinha conhecido, e, como quase todos eles, só pode ser utilizado quando a maré está alta. Chegamos ao nosso destino. O barco encostou à margem, ao pé de uma pequena elevação, que tinha em seu topo o farol. Não havia nenhum tipo de atracadouro, nenhuma construção naquele lugar onde desembarquei. Apenas uma estreita trilha, no meio da vegetação, que subia a encosta em direção ao prédio da Marinha. Minha chegada foi tão silenciosa que Ronaldo, operando o rádio, nem percebeu. Ao levantar os olhos do papel onde anotava os contatos, ele deu de cara comigo.

Rapidamente tratamos de montar minha estação e instalar a outra antena vertical. Em seguida fomos chamados para o almoço. Quem veio nos chamar foi um negro enorme, um brutamontes, pés descalços, usando apenas calção de banho e camiseta tipo regata.

O homem era muito alto e forte, preto como um ás de espadas.

Imediatamente me veio à lembrança a figura de outro gigante negro, chamado Idi Amin, ⁽³⁶⁾ que ocupou por bastante tempo as manchetes dos noticiários internacionais. A semelhança física dele com o tirano ugandense era surpreendente.

Ronaldo, que mede aproximadamente um metro e noventa, mas é esbelto, fez as apresentações. O nome do gigante de ébano era Vanderley Valente, cabo da Marinha, que servia no farol há mais de dez anos. Perto dos dois eu me sentia um pigmeu.

Vanderley, apesar do tamanho, era um sujeito dócil e afável. Tratava a todos com educação e ajudava a resolver qualquer problema. Ele vivia em companhia da filha mais velha, chamada Valéria, numa das casas que a Marinha construiu ao lado do farol, para as famílias do pessoal ali lotado, enquanto sua mulher e outros filhos que eram estudantes,

(36) = *Idi Amin foi um ditador de Uganda, famoso pelas atrocidades que cometeu. Era cognominado “O açougueiro da África”. Consta que eliminou mais de 300.000 pessoas entre os anos 70 e 80.*

moravam em Cururupu. Era na casa de Vanderley que Ronaldo estava fazendo as refeições, graças aos dotes culinários de Valéria.

A fotografia ao lado mostra as casas e ao fundo o prédio do qual emerge o farol. Ao centro da imagem, pode-se ver também a cobertura do poço e uma das torres de ferro.

Depois do almoço voltamos aos rádios e a expedição continuou, agora em dose dupla. Enquanto fazíamos nossos QSOs, os dois marinheiros, lá no meio do grande pátio, cuidavam da desmontagem da torre estragada.



Ronaldo já tinha feito mais de mil contatos em SSB ⁽³⁷⁾ nos cinco dias anteriores e o ritmo de contestações tinha diminuído um pouco, como é normal. Eu dei início à operação em CW e era enorme o número de estações que me respondiam, formando grandes “pile-ups”. Enquanto as condições de propagação permitiam, nós íamos em frente com nosso trabalho.

Altas horas da noite, quando acabou a propagação, nos rendemos ao cansaço, estendemos nossos colchonetes no chão e dormimos o sono dos justos.

No dia 10, os desmontadores de torre vieram se despedir de nós. Eles já tinham terminado o serviço e iam retornar ao Rio de Janeiro. Desejamos-lhes boa viagem e continuamos nosso trabalho, que durou mais três dias.

No dia 13 de outubro, um sábado, Ronaldo não agüentou mais a saudade e resolveu encerrar a operação. Afinal de contas, ele estava fora de casa por 16 dias e havia uma longa viagem de volta a enfrentar. Precisávamos nos informar sobre a saída do próximo barco em direção ao continente e isso só poderíamos saber indo até Batevento.

Comunicamos nossa decisão a Vanderley, que se dispôs a ir ao povoado em minha companhia, a pé, logo após o almoço. Retirei minha antena, embalei meus cacarecos e, logo após a refeição, vesti uma bermuda, calcei meus tênis, enchi d’água uma garrafinha vazia de refrigerante e saímos em direção ao vilarejo. Ronaldo ficaria no rádio mais um pouco e no final da tarde trataria de embalar também seus pertences.

Dependendo da data da saída do próximo barco, teríamos mesmo de nos deslocar para Batevento e aguardar por lá, visto que não havia nenhuma maneira de comunicação

(37) = SSB (*Single Side Band ou Banda Lateral Simples*) O mesmo que fonia. É um sistema moderno de transmissão de voz, muito usado no radioamadorismo.

com o povoado. Que contra-senso! Nós tínhamos comunicação com muitos países, falávamos com radioamadores do mundo todo, mas não tínhamos capacidade de entrar em contato com pessoas que estavam tão perto de nós.

Sete quilômetros! Sete quilômetros de areia, subindo e descendo dunas, sob um sol escaldante. Mesmo calçado, eu sofria com o areal fervendo sob meus pés. Enquanto isso, Vanderley, usando calção e descalço, parecia muito à vontade. Cada passo dele devia valer dois dos meus, por isso ele tinha de caminhar bem devagar, enquanto eu me esforçava para acompanhá-lo.

Quando nos aproximávamos de Batevento, passamos por um local onde vimos grandes tanques cavados na areia. Perto deles vimos também alguns motores elétricos, que serviam para bombear água do mar. Era o criatório de camarões, falou Vanderley.

Chegando à pequena vila, procuramos por Turíbio e ele nos falou que no dia seguinte sairia uma embarcação para Cururupu. Era o trimarã ⁽³⁸⁾ do Sr. Edvar, mais conhecido como Vavá, residente no continente. O trimarã do Vavá ia levar de volta a Cururupu várias pessoas que vieram para uma festa, todas elas parentes de algum dos membros da população nativa, que por sua vez, são todos aparentados entre si.

Turíbio prometeu arranjar um barquinho para apanhar nossa bagagem no farol e nos mandou aguardar. Por ser sábado, haveria alguma dificuldade em conseguir o transporte imediatamente, pois todo mundo estava de folga do trabalho. Além disso, estava sendo preparada uma festa religiosa em Batevento e praticamente todos os moradores do povoado estavam envolvidos com os preparativos.

Lá tem uma igreja e os habitantes demonstram ser muito religiosos, embora o padre não apareça por lá com muita frequência. Na falta do religioso, é a própria população que tem de planejar e organizar tudo.

A quase totalidade dos moradores é gente simples, muito pobre, porém todos são simpáticos, atenciosos, alegres e demonstram estar sempre dispostos a prestar ajuda.

Vanderley conhecia todo mundo e era uma pessoa muito estimada. Enquanto esperávamos a resposta de Turíbio, ele me levou a algumas casas, e me apresentou a várias pessoas, muitas das quais esqueci até os nomes. Mas me lembro bem do Sr. Jacó Pacinho, parente próximo do Sr. Mariano, o dono da “geleira” Cristiane. Já velhinho, ele

(38) = *Trimarã* ; embarcação constituída de três cascos esguios presos lado a lado por fortes travessões sobre os quais é montada uma plataforma.

morava num maltratado sobradinho de madeira, perto da igreja, numa rua de areia fofa, praticamente a única rua do povoado.

Recordo também do Sr. Celestino, o dono da bodega, casado com dona. Maria de Jesus, a parteira do lugar. Era ela que fazia às vezes de médica e farmacêutica e todos diziam que ela já salvara muitas vidas. Por ser um pouco mais letrada que a maioria das pessoas da ilha, era ela também que tratava dos benefícios, das licenças e dos documentos necessários às aposentadorias no INSS.

O simpático casal nos convidou a voltar mais tarde para o jantar e Vanderley em nome de nós dois, aceitou imediatamente. Afinal de contas não havia nenhum restaurante onde pudéssemos nos arranjar.

Fomos novamente à procura do Turíbio e ele nos disse que já tinha conseguido alguém para ir apanhar nossa bagagem no farol, mas que isso só seria feito na maré alta, depois que terminasse a festa, quer dizer, depois da meia-noite.

Nada mais havia a fazer, a não ser esperar. Apenas lamentei não ter como avisar a Ronaldo sobre o que estava acontecendo e que nós deveríamos estar de volta pela madrugada, para apanhá-lo.

Jantamos com a família do Sr. Celestino e depois fomos apreciar a festa, nas proximidades da igreja. Para mim, aquela parecia ser a coisa mais sem graça do mundo, mas o pessoal se divertia a valer. Inclusive Vanderley.

Havia um pequeno grupo musical formado por pescadores, que se esforçava para alegrar a festa. Algumas pessoas dançavam ali mesmo, na areia da rua enquanto outras comiam e tomavam cachaça ou cerveja em algumas mesas.

Eu não tinha trazido dinheiro nenhum, só estava com a roupa do corpo, por isso procurei ficar um pouco isolado, olhando tudo à distância. Vanderley também estava “duríssimo”, mas isso parecia não impedir que ele participasse ativamente dos acontecimentos. É bom lembrar que ele continuava usando apenas calção e camiseta, com todos os músculos à mostra.

Ele colocou em minhas mãos um copo de cerveja, que não pude recusar, mas tratei de passar bastante tempo fingindo que bebericava, para evitar que ele, ou mesmo outras pessoas, fizessem reabastecimentos indesejáveis. Realmente eu não estava querendo beber.

Por volta da meia-noite o operador do gerador deu sinal que a luz ia ser desligada e a festa acabou. Vanderley então me chamou para irmos à casa de Turíbio, para um cochilo, enquanto se iniciava a maré alta.

Lá chegando, ele simplesmente empurrou a porta principal da velha casa, que tinha um telhado muito baixo, e juntos nos dirigimos a uma saleta vizinha, onde estavam alinhadas quatro camas de solteiro, devidamente arrumadas.

Os dois cômodos estavam fracamente iluminados por uma lamparina fumarenta pendurada na parte mais alta do teto. Pela quantidade de leitos disponíveis, pude concluir que decididamente nós não éramos as primeiras nem as únicas pessoas a gozar da hospitalidade do homem do camarão.

Acomodei-me num dos leitos e fiquei imaginando como o meu gigantesco companheiro ia conseguir se acomodar numa cama de proporções tão reduzidas.

Mesmo preocupado, caí logo em sono profundo. Realmente eu estava muito cansado e desde cedo o corpo pedia um pouco de descanso, e nada melhor que uma cama para o repouso de um dx-pedicionário batendo em retirada.

Eram quase duas horas da madrugada, quando alguém bateu em nossa janela. Era o rapaz do barco que ia nos levar ao farol e recolher nosso material.

Realmente as coisas funcionam quando é o Turíbio que cuida delas!

Fomos para a praia, onde nos aguardava uma grande surpresa: o barco que iríamos usar era na realidade uma canoa, movida a remo. O barqueiro ia à frente, Vanderley, mais pesado, foi colocado no meio e eu na popa, cada um com um remo.

A canoa, apesar de parecer enorme e pesada, navegava bem, e à luz das estrelas, nós víamos as margens do “furo” indo para trás com rapidez. Em menos de uma hora encostamos no mesmo local onde eu desembarcara cinco dias atrás. Subi ao prédio do farol onde encontrei Ronaldo, que, ouvindo nossas vozes, acabara de acordar.

Nós quatro levamos rapidamente os três baús e as antenas para a canoa e Ronaldo, ainda sob os efeitos do sono interrompido e sabendo que a partida do trimarã seria só às 10 horas, disse que ia ficar. Iria para Batevento a pé, cedinho, pela manhã.

Não havia o que discutir; “quem sai na chuva é para se molhar”, diz o provérbio. Despedi-me, peguei meu remo e reassumi a minha função de remador de popa. Agora éramos só dois, o barqueiro e eu, para fazer a viagem de volta.

Felizmente já estava se iniciando a baixa-mar e a suave correnteza do “furo” estava a nosso favor, o que nos permitiu chegar ao povoado mais ou menos às quatro horas da

madrugada. Colocamos a bagagem na areia da praia, em local onde não seria alcançada pelo mar, e o barqueiro foi tratar de dormir um pouco. Eu, como não tinha para onde ir, fiquei ali mesmo, junto ao material, esperando o sol nascer. Como sofre um dx-pedicionário.

Domingo, 14 de outubro de 1990. Quando o sol apareceu no horizonte me encontrou na praia, sentado em um dos caixotes. Mesmo sem entender bem o que Ronaldo e eu fazíamos por ali, todos os moradores de Batevento acompanhavam nossa movimentação e sempre estavam dispostos a prestar ajuda. Alguém me ofereceu um cafezinho em seu casebre ali perto. Aceitei na hora.

O interessante, em um local pobre como aquele, é que ninguém aceita pagamento pelas coisas que oferecem, pelas eventuais ajudas que prestam. Fazem aquilo por cortesia, hospitalidade pura e simples.

O tempo foi passando, já havia bastante gente por ali e era freqüente a movimentação de uma canoa entre o trimarã e a praia. Vavá, o dono do barco, veio me dar bom dia e ficou sabendo que Ronaldo chegaria a qualquer momento.

Ele chegou aproximadamente às nove horas. Veio com Vanderley, o qual logo em seguida tomou o caminho de retorno ao farol. Fizemos então algumas visitas agradecendo por todas as atenções recebidas e até chegamos a prometer que um dia voltaríamos por lá. Levamos nossas coisas para o trimarã que, na hora prevista, tomou o rumo do continente.

O trimarã, como claramente se podia ver, era de construção artesanal. Algum carpinteiro habilidoso uniu caprichosamente, com pranchas, o casco de um barco a dois outros de menor envergadura, colocou em cima uma casinha de madeira, um mastro para a vela, e pronto. A foto que ilustra esta página, foi tirada quando nos deslocávamos para o embarque, e, em pé no convés, está o Vavá, à nossa espera.

Navegar no trimarã foi para nós uma coisa surpreendente. Ele se deslocava com velocidade superior aos barcos que tinham nos trazido e mantinha a estabilidade perfeita, mesmo quando cruzava locais de ondas mais agitadas.



De início achávamos que seria muito perigoso o deslocamento de pessoas no convés, porque não havia amurada nas bordas. Mas nos enganamos. Tomando os devidos cuidados, podia-se perfeitamente caminhar pelo convés a toda hora.

Chegamos a Cururupu à noite, e embarcando em uma carroça, fomos dormir na pensão, cujo dono já era meu conhecido.

Mal amanheceu o novo dia nos dirigimos à agência de ônibus e procuramos saber qual a maneira de chegar a São Luis com maior rapidez. Fomos então informados que os ônibus que partiam de Cururupu iam só até a cidade de Pinheiro, a uns 70 quilômetros de distância, e que em Pinheiro tínhamos duas opções de viagem a nossa escolha. Uma era embarcar em outro veículo que ia direto a São Luiz, chegando lá no início da noite. Outra opção era embarcar num ônibus que já estava de saída para um lugarejo chamado Itaúna, na margem esquerda da baía de São Marcos, onde chegaríamos mais ou menos às nove horas da manhã. Nesse local embarcaríamos num “ferry boat” que atravessaria a baía em aproximadamente uma hora e meia.

Isso nos pareceu ótimo. Poderíamos chegar a São Luis antes do meio-dia, e embarcar para Fortaleza na mesma data, se todas as informações estivessem corretas. Ficamos mesmo sem entender por que muitas pessoas preferiram passar o dia inteiro viajando no outro ônibus, ao invés de fazerem o mesmo roteiro que nós.

A viagem até Itauna foi rápida. O ônibus nos deixou na porta do terminal do ferry boat, onde algumas poucas pessoas já estavam à espera do transporte.

Até hoje não sei se Itauna é um povoado, uma cidade, ou qualquer outra coisa parecida, pois tudo que vimos no local onde o ônibus nos deixou, foi um prédio comprido, no meio do mato, próximo a um tosco atracadouro. O edifício era rodeado por uma cerca feita de estacas de madeira e arame farpado, e na frente dele havia uma placa da Companhia Docas do Maranhão, dizendo que ali funcionava o terminal.

Compramos nossos bilhetes de passagem, e fomos informados que a lancha logo deveria chegar. O relógio marcava nove horas e quinze minutos, quando nos disseram isso. Pouco a pouco o número de pessoas em nossa volta aumentava. E apareciam também muitos vendedores ambulantes, oferecendo todo tipo de comida e bebida.

O tempo passava, e nós ali pacientemente esperando, sentados em nossas caixas, olhando para o horizonte, na esperança de localizar a cidade de São Luis, na outra margem da baía de São Marcos, enquanto lentamente se formava uma multidão à nossa volta. Já começávamos a achar que tínhamos optado pelo pior trajeto.

Lá pelas 15 horas o barco chegou. Pontualidade maranhense. Era uma lancha bem grande, de fundo chato, com aparência de muitos anos de uso, e bastante parecida com os barcos que vi no Rio de Janeiro, alguns meses atrás (quando fui à ilha da Trindade) fazendo a travessia da baía da Guanabara.

Na lateral da cabine de comando, na frente da embarcação, havia um letreiro que dizia : CAPACIDADE: 700 PASSAGEIROS. Só que havia ali no terminal, muito mais gente, pelo menos umas mil pessoas, entre as quais havia grande número de crianças. Todos os passageiros carregavam muita bagagem, inclusive bicicletas e animais vivos, principalmente porcos. Nós também carregávamos bagagem bastante volumosa e pesada.

Embarcou todo mundo, numa correria de loucos, todos querendo garantir lugar sentado. Ronaldo e eu, que fomos praticamente os primeiros a chegar ao terminal, acabamos ficando de pé. Saímos de Itauna aproximadamente as 16,30 e o tempo previsto para a travessia era de uma hora e meia.

O local coberto, onde os passageiros viajavam era bem amplo. Ia de um lado ao outro do barco e era atravessado, em toda sua largura, por bancos de madeira sem encosto. Um verdadeiro “pau de arara” marítimo. As pessoas que, como nós, não conseguiram assento, viajavam nos estreitos corredores ou espremidos entre os bancos.

No início da viagem o mar estava calmo, mas logo que tomamos alguma distância de terra, começou uma chuva, o mar encrespou. Começamos a ser jogados de um lado para o outro pelo vento e pelas ondas, que batiam violentamente nas laterais da embarcação e esparramavam água sobre os passageiros mais próximos das bordas. De pouco adiantou abaixar as cortinas de plástico ali existentes. As ondas passavam por entre elas e molhavam tudo. A água corria no convés, de um lado para o outro, entre nossos pés, acompanhando os balanços da lancha. A coisa realmente ficou feia.

A superlotação, e o peso excessivo transportado, eram os detalhes que mais nos preocupavam. Crianças e mulheres começaram a chorar, e a toda hora pessoas enjoavam e vomitavam. Duas ou três vezes Ronaldo e eu tivemos de nos esquivar de golfadas de vômito expelidas por pessoas próximas a nós.

Graças a Deus isso não durou muito tempo. Aos poucos o mar amansou e nós podíamos ver à distância os prédios mais altos da capital maranhense,

Já era quase noite quando chegamos ao porto das barcas, em São Luis. O local de atracação era pequeno e já havia outra lancha parecida com a nossa, ocupando o lugar. Nossa embarcação encostou-se a ela, ali mesmo parou e foi amarrada.

Por falta de outra opção, as pessoas passavam de uma embarcação para a outra e daí para o cais, cada qual cuidando do que lhe pertencia. Era um verdadeiro caos aquela movimentação precária de centenas de pessoas.

Havia por ali uma porção de jovens carregadores interessados em ganhar uns trocados, carregando volumes do barco para terra firme. Três deles simplesmente pegaram nossas caixas e antenas e, no meio da multidão, correram com elas para a beira do cais. Ficamos com medo que eles sumissem com nossa bagagem, mas apesar de nossa preocupação, eles ficaram à nossa espera, para cobrar o pagamento pelo serviço não solicitado. A intervenção deles, na realidade, foi muito boa para nós. Por um pouco de dinheiro nos livramos do incômodo trabalho de carregar os mais de 100 quilos que era o peso de nosso material.

Tomamos um táxi para nos levar direto à estação rodoviária e por causa do excesso de volumes, tivemos de meter novamente a mão no bolso das despesas extras.

Lá chegando, procuramos o balcão do Expresso de Luxo, a empresa que fazia a linha São Luis/Fortaleza e fomos informados que ainda havia lugares disponíveis no ônibus que ia sair às 22 horas.

Nesse momento Ronaldo “pediu um QRX” (39) e sumiu da minha vista. Pouco depois ele retornou trazendo uma passagem aérea na mão e me comunicou “solenemente” que o resto da viagem eu faria sozinho. Em poucas horas ele estaria chegando a Natal, enquanto eu e a bagagem tínhamos muito chão pela frente.



Cheguei a Fortaleza no dia seguinte à tarde. Levei toda a tralha para casa e tratei de retomar as providências para continuar a reforma interrompida. No mesmo dia recebi um telefonema de Ronaldo, avisando que em breve ele viria a Fortaleza apanhar seu material.

Na mesma ocasião ele me forneceu os resultados numéricos de nossa atividade na ilha de São João, que foram os seguintes:

SSB (fonia) 3.037 contatos, com 104 entidades (De 5 a 13/10)
 CW (telegrafia) ... 1.788 contatos, com 67 entidades (De 9 a 13/10)
 TOTAL 4.825 contatos.

E assim terminou nossa atribulada expedição a SA-041, que até o momento que escrevo este relato, janeiro de 2009, foi a única expedição radioamadorística realizada naquele fim de mundo.

(39) = QRX – No jargão radioamadorístico, significa pedir uma pausa. Quer dizer: “Aguarde um momento, por favor”.

Galeria de fotos



Tino com o rádio já embalado



A "geleira" Cristiane



Navegando em mar aberto



O "porto" de Batevento



A única rua de Batevento



O farol



Tino e Ronaldo na estação



O terminal de ferry boat

QUINTA EXPEDIÇÃO

ATOL DAS ROCAS

17 a 29 / 10 / 1991 - (IOTA: SA 038)

A cada expedição que participava, mais tomava gosto pelas aventuras e queria, cada vez mais, seguir em frente. Creio que qualquer radioamador que tem sangue DX-pedionário nas veias, sempre que toma parte de alguma expedição de DX, passa a demonstrar esse mesmo tipo de comportamento. Apesar de passar dias e dias afastado do convívio familiar, defrontar-se com inevitáveis situações de perigo, enfrentar inúmeros obstáculos, dormir no chão, comer mal e sofrer com o calor e com a chuva, não desiste jamais. Quer sempre continuar. Isso já acontecia com Karl e passou a acontecer comigo também. O ano de 1991 transcorria muito devagar e enquanto o tempo ia passando, eu sentia a falta de novas realizações aventureiras.

Em Natal, meu habitual companheiro de aventuras procurava levar adiante os diversos planos que arquitetávamos e tentava, por todos os meios ao seu alcance, conseguir apoio para novas incursões no fabuloso mundo das expedições. Sempre em contato com as fundações que patrocinam ou ajudam expedições, ora fazendo amizades com os empresários de pesca, aproximando-se dos comandantes de embarcações e principalmente estreitando relações com o pessoal do IBAMA na capital potiguar, Karl ia, pouco a pouco, reunindo condições que poderiam nos ajudar a realizar novos projetos.

Vários planejamentos estavam em andamento. O mais promissor era o que nos levaria ao Atol das Rocas, aquela ilha fascinante que já conhecíamos por mar e pelo ar. Karl tinha bastante amizade com os principais dirigentes da REBIO, ^(40) Gilberto Sales e Maurizélia Brito (Zelinha), e estava aguardando o momento certo para que nossos nomes fossem incluídos na relação de visitantes do atol.

Um belo dia surgiu a oportunidade. Foi no final da primeira quinzena de agosto de 1991, justamente numa ocasião que eu não podia me afastar de Fortaleza. Seriam três os componentes da expedição: Karl, Joaquim das Virgens (PS7JN), mais conhecido como Neto, e eu. Por motivos de ordem pessoal, que me impediam de viajar nessa época, tive que declinar do convite e perdi essa chance de chegar lá, junto com eles.

(40) - REBIO = **RE**serva **BIO**lógica do Atol das Rocas.

Karl e Neto fizeram a expedição sem a minha companhia. Nessa época os dois estavam muito envolvidos com experimentações de comunicação via satélite ⁽⁴¹⁾ e levaram para o atol todo o material necessário a uma operação desse tipo, como rádios de VHF e UHF ⁽⁴²⁾ e antenas cúbicas de muitos elementos. Neto, cujo pai também é radioamador, era ainda bem jovem, e era um fanático pesquisador das comunicações via satélite, sendo profundo conhecedor de tudo que ocorria nessa área.

Eles fizeram um bom serviço por lá. Utilizando o indicativo ZYØRK, estiveram muitas vezes no ar durante 17 dias (19 de agosto a 4 de setembro de 1991), aproveitando, sempre que possível, as passagens de diversos satélites. Eles realizaram 389 contatos, com mais de 50 países..

Retornando dessa viagem, Karl assegurou, junto ao pessoal da REBIO, minha ida numa próxima oportunidade. E isso aconteceu dois meses depois, em outubro de 1991. E é sobre isso que eu vou descrever agora.

A primeira providência foi tirar uma licença junto ao DENTEL, e o indicativo especial que escolhi foi ZYØRW (zulu yankee zero romeo whisky).

Viajei para Natal dois dias antes da data prevista para a saída do barco. Karl queria me apresentar ao pessoal da REBIO e eu deveria participar de uma palestra a ser realizada na véspera da partida, quando conheceria todas as exigências de comportamento e regras a seguir, enquanto estivesse no atol. Era o ritual que deveria ser cumprido por todos os visitantes novatos.

A Reserva Biológica do Atol das Rocas é uma Área de Proteção Ambiental (A.P.A.) que foi criada, juntamente com outras, pelo Decreto nº 92.755, de 5 de junho de 1986, ⁽⁴³⁾ assinado pelo então Presidente José Sarney. O decreto determinou as coordenadas geográficas de seus limites e fixou os objetivos principais, dentre os quais está o de “proteger e conservar a qualidade ambiental e as condições de vida da fauna e da flora” e proíbe, entre outras coisas, a “implantação de atividades poluidoras” a sua “utilização indiscriminada”,

(41) - *Desde 1961 existem, ou já existiram, dezenas de satélites, a maioria americanos, que podem ser utilizados pelos radioamadores, em suas comunicações, nas frequências de 10 e 2 metros.*

(42) - *VHF (Very high frequency) Frequência muito elevada. Frequência acima de 50 MHz. UHF(Ultra high frequency) Frequência ultra elevada. Faixa de ondas decimétricas, acima de 430 MHz.*

(43) - *O mesmo Decreto criou as APA.s de Fernando de Noronha e Arquipélago de São Pedro e São Paulo*

bem como a “implantação de projetos que, por suas características, possam provocar deslizamento de solos e outros processos erosivos”. O mesmo decreto determina que a Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA / MDU) “deverá fiscalizar as atividades, orientar a comunidade e zelar pela proteção do meio ambiente”.

Outra coisa: O artigo 6º do mesmo Decreto diz que “haverá na Secretaria do Meio Ambiente, como órgão de assessoramento, um Conselho Técnico, composto por representantes dos seguintes órgãos: I - Estado-Maior das Forças Armadas; II - Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente; III - Ministério da Agricultura; IV - Universidade Federal de Pernambuco; V - Universidade Federal da Paraíba; e VI - Universidade Federal do Rio Grande do Norte”. Por conta dos direitos implícitos nesse artigo, algumas Universidades, principalmente a U. F. do Rio Grande do Norte, envia muitos de seus alunos e professores ao atol, para fazer trabalhos nos mais diversos campos de pesquisa. Por isso, o número de candidatos era (e continua sendo) quase sempre maior do que o de vagas, em cada viagem.

Finalmente, eis que chegou a minha oportunidade e eu já estava em Natal, pronto para a viagem. Karl me acompanhou ao IBAMA, apresentou-me a Gilberto, chefe da Reserva Biológica, e assistiu também à palestra programada, da qual participaram, além de mim e de Karl, quatro alunos da U.F.R.N. chamados Marcelo, José Neto, Sandra e Marta. Nessa ocasião Gilberto Sales, nos falou bastante sobre o atol, fez todas as recomendações necessárias e nos apresentou a Ricardo Luis, o funcionário do IBAMA que iria permanecer conosco lá na ilha.

As principais exigências que devíamos cumprir, diziam respeito ao controle do lixo e total obediência ao chefe da missão, Ricardo Luis. Ficamos sabendo que todos deveriam zelar pela seleção do lixo produzido, separando-o em duas categorias: lixo orgânico e lixo inorgânico. O lixo orgânico (restos de comida, cascas de frutas, papel, etc) poderia ser enterrado ou atirado ao mar, dependendo do caso. O lixo inorgânico (latas vazias, vidros, metais, etc.) deveria ser acondicionado em um recipiente lá existente e trazido para o continente, na viagem de retorno.

Quanto à liderança de Ricardo Luis, ficou estabelecido que nada deveria ser feito sem o conhecimento dele. E também que nada, nem mesmo uma pedrinha, poderia ser retirada do atol. Pescar então, nem pensar. Mesmo em caso de absoluta necessidade, como por exemplo, no caso de falta de comida, somente ele estava autorizado a capturar peixes para nossa sobrevivência.

Gilberto falou para mim que lá no atol havia um gerador e duas baterias, que estavam à minha disposição. Isso frustrou meu plano de levar outro gerador, revisado e confiável, que já tínhamos conseguido por empréstimo. Para finalizar, concordou que eu levasse uma bateria de carro e 30 litros de gasolina, para ajudar no consumo do gerador.

No dia 16 de outubro de 1991, dia da partida, reuniram-se todos no late Clube de Natal, onde estava ancorada a lancha Cristina, todos prontos para uma viagem que deveria durar aproximadamente 20 horas. O Cristina era um bonito barco de madeira, sem mastros, de uns nove metros de comprimento.

Marcelo, José Neto, Sandra e Marta tinham certamente menos de 20 anos e estavam eufóricos com a viagem. Ricardo Luis devia ter uns 30 e parecia resignado com a missão. Eu, com meus 54 anos de idade nas costas, era o vovô do grupo.

Sáimos de Natal no início da tarde, para que pudéssemos estar na região do atol nas primeiras horas da manhã do dia seguinte. A viagem transcorreu tranquilamente, exceto pelas manifestações de enjôo que me acometeram por algum tempo, obrigando-me a permanecer deitado por várias horas.



Marcelo, José Neto e Marta eram atenciosos e tinham comportamento perfeitamente normal. Sandra, entretanto, que era uma garota baixinha, de pele muito clara e cabelos louros, tinha uma postura muito diferente. Do tipo “mandona”, ela falava sempre muito alto, tinha uma voz estridente e demonstrava muitas vezes uma boa dose de arrogância. Parecia sempre ser a dona da verdade e tinha ares de rainha da Inglaterra. Era muito autoritária e desempenhava “na marra” e com rispidez, as funções de liderança daquele grupo de jovens. Fez isso muitas vezes, sem se importar se estava magoando ou não os sentimentos de alguém. Várias vezes lembrei a mim mesmo que ela tinha idade inferior a alguns de meus filhos e que não passava de uma mocinha insolente, querendo aparecer. Eu, que gastei vários anos da vida lidando com temperamentos bastante complicados de filhos adolescentes, me sentia às vezes muito mal quando tinha de permanecer nas proximidades daquela criatura. Na verdade, sentia mesmo era muita pena. Não dela, exatamente, mas de seus pais, de seus familiares, das pessoas que tinham a obrigação de aturá-la. Ricardo Luis, que era um sujeito sensato, bastante calmo, também percebeu logo que certamente iríamos ter algumas dificuldades de

relacionamento lá no atol, e tanto ele como eu (os coroados do grupo) procurávamos nos manter afastados dela, sempre que isso era possível.

Ao amanhecer do dia seguinte, estávamos todos de olhos cravados no horizonte, tentando localizar o atol, que é muito baixo e plano e tem a superfície muito clara. O que estávamos mesmo querendo ver, era a torre do farol ou os poucos coqueiros que lá existem, aflorando do mar.

O piloto do Cristina, experiente e acostumado a fazer aquela viagem, falou: “lá está ele”. E todos passaram a vasculhar com os olhos a direção indicada, em busca do diminuto ponto escuro que só o piloto enxergava.

Enquanto nos aproximávamos, procuramos contato pelo rádio de VHF marítimo, com o pessoal que estava no atol. Bastaram umas duas ou três chamadas e uma voz feminina nos atendeu alegremente e falou que já estavam com todo o material pronto para o retorno. Nós sabíamos que lá iríamos encontrar alguns pesquisadores da Universidade da Bahia, os quais tinham autorização para fazer algumas perfurações no atol, para estudo do subsolo. Logo teríamos a oportunidade de conhecê-los pessoalmente.

O Cristina ancorou nas proximidades da ilha, em um lugar onde a profundidade é de mais ou menos vinte metros. É nesse local que todas as embarcações lançam suas âncoras, quando vão para lá.

Logo vimos um barco inflável vindo em nossa direção, atulhado de material de perfuração e trazendo duas pessoas.

Depois de passar os objetos para nossa lancha, um dos homens permaneceu em nosso barco, enquanto o outro retornou ao atol levando parte de nossa bagagem e algumas pessoas. Só desembarquei na segunda viagem do inflável.

Chegar à ilha num barco inflável não era novidade para mim. Só que aqui a coisa é bem mais complicada. Antes de chegar à terra, o inflável tem que atravessar uma “barreta”⁽⁴⁴⁾ e é aí que a coisa se complica. Somente pessoas que conhecem bem o local e tem bastante habilidade no manejo de barcos infláveis a motor, conseguem atravessar a barreta com perfeição. São momentos de muita expectativa e apreensão. Basta um ligeiro deslize, um pequeno descuido do piloto, para que aquela rápida travessia se torne muito perigosa, principalmente para a carga do barco, que no mínimo vai molhar toda.

(44) - *Barreta, significa barra pequena. No atol, a barreta é uma parte mais baixa no paredão de que o cerca, formando um precário canal de acesso, por onde os barcos infláveis podem entrar, nos momentos de maré cheia.*

É de importância fundamental que a movimentação do inflável até o barco e vice-versa, seja feita em plena preamar (maré alta), devendo o piloto aguardar sempre a oportunidade para “cavalgar” uma onda no momento exato que ela entra ou sai do Atol e ao mesmo tempo deve levantar a hélice do motor, para evitar possível batida da mesma com as pedras. É o momento em que todos a bordo sentem um friozinho na barriga.

Desta vez todo mundo chegou à ilha do farol sem qualquer problema. Nosso piloto era dos bons. E foi então que conheci a Zelinha, uma mulher destemida, que leva muito a sério a defesa



do Atol contra a invasão de intrusos ou qualquer tipo de depredação. Era ela que, como funcionária da REBIO, acompanhava os trabalhos de perfuração.

Bem, agora que minha narrativa chegou ao ponto do desembarque, podemos fazer uma paradinha e dar alguns esclarecimentos sobre o que é o Atol das Rocas.

O Atol é uma coroa de coral erguida sobre um pilar vulcânico, semelhante a uma ilha muito rasa. Ele é constituído por duas pequenas ilhotas arenosas, situadas no interior de uma laguna, sendo tudo isso emoldurado por um anel de algas calcárias de aproximadamente 3.000 metros de diâmetro. Durante a maré baixa, é possível ver-se praticamente todo o contorno desse cinturão, mas nas horas de maré cheia ele permanece praticamente encoberto pelo mar. Fica aproximadamente a 270 quilômetros de Natal-RN e é o único do seu gênero no oceano Atlântico. As coordenadas do local onde acampamos eram 3° 51' N 33° 49' W.

O Atol serve de pouso e local de acasalamento e reprodução para aproximadamente 150 mil aves de várias espécies, e sua fauna marinha é de uma riqueza considerável. Muitas espécies de peixes, crustáceos e moluscos encontram na ilha um ambiente fértil, ideal para a reprodução.

O atol ainda está bastante preservado das ações predatórias do homem e conserva toda sua beleza natural, uma explosão de vida que poderá um dia perder seu encanto, caso sejam desativados os projetos de fiscalização e preservação que ali são aplicados.

Há alguns anos o IBAMA desenvolve um projeto de fiscalização permanente. Fiscais e técnicos do IBAMA (da REBIO) permanecem na ilha em turmas de revezamento, e

acompanham de perto os levantamentos meteorológicos e trabalhos de estudantes e professores (principalmente da UFRN), que ali estão freqüentemente catalogando espécies da fauna ou acompanhando a desova das tartarugas e hábitos de animais noturnos, ao mesmo tempo em que tentam, por todos os meios ao seu alcance, combater a pesca desenfreada e predatória na região.

Como falei acima, são duas ilhotas no meio da laguna. A mais próxima da barreta por onde entramos, tem o formato de um “L” e se chama Ilha do Farol. É nela que fica o melhor local para instalação de um acampamento. Nessa ilha se encontram as ruínas do farol antigo, da casa do faroleiro, e de uma cisterna, construções essas que datam de 1887.

Existem muitas histórias sobre essas ruínas, sendo uma delas (a mais dramática) a que fala sobre a morte da família de um faroleiro, provocada pela sede (pois não existe água potável nas ilhas), em virtude da imprudência de um dos filhos, que esqueceu aberta a torneira da cisterna, deixando que a mesma esvaziasse. O que resta da torre do antigo farol continua lá, nas proximidades de uma torre metálica nova, com um moderno farol automático, alimentado por baterias e painéis solares.

A outra ilhota se chama Ilha do Cemitério. É arredondada e é a menor das duas. Quando a maré está baixa pode-se passar de uma para a outra ilhota sem molhar os pés. Aliás, pode-se andar também por grande parte dos corais, desde que se esteja devidamente calçado e disposto a contornar dezenas de pequenas lagoas remanescentes, verdadeiros aquários naturais, cheios de peixes, lagostas, moréias, tubarões, etc. É nessa área do atol que podemos ver vários destroços de embarcações naufragadas, como correntes, pedaços de casco, âncoras e até os restos de uma antiga caldeira de algum navio antigo.

As duas ilhotas abrigam milhares de ninhos de aves, sendo as espécies mais comuns o atobá (*sula leucogaster*), a viuvinha (*anous stolidus*), o trinta-réis (*sterna fuscata*) e a fragata (*fragata magnificens*). Elas é que são, na verdade, as donas do atol.

Foi nesse paraíso perdido no meio do mar que desembarquei para fazer uma expedição radioamadorística. E a pessoa que estava ali para receber o grupo era Maurizélia Brito, a Zelinha em pessoa, a dona da voz feminina que nos atendeu através do VHF marítimo.

Entre as frases “prazer em te conhecer” e “adeus, boa viagem”, decorreu pouco mais de uma hora. Zelinha e o rapaz que pilotou o inflável levaram o restante do material para o Cristina, desta vez em companhia do Ricardo Luis, que seria o encarregado de trazer o barco inflável de volta para o nosso acampamento.

Logo vimos o Cristina desaparecer no horizonte, rumo a Natal. Ficaríamos no Atol das Rocas, entregues a nós mesmos, para uma permanência de aproximadamente 15 dias, após os quais, o Cristina (ou talvez outro barco alugado pelo IBAMA), estaria de volta, trazendo outro grupo para nos substituir.

A primeira coisa que constatamos desde que nos aproximamos do atol, foi a presença constante e desagradável de forte mau cheiro exalado pelo excremento das aves, o guano, que o vento forte e constante enfia pelas nossas narinas adentro. Felizmente verificamos que, depois de algumas horas de sofrimento olfativo, vamos nos acostumando com aquele fedor, que pouco a pouco parece que vai desaparecendo até sumir por completo.

Havia ali na parte mais alta da praia, uma velha e estragada barraca de lona, doação feita ao IBAMA pelo Exército brasileiro. Era ela o único abrigo coletivo disponível aos visitantes. Nessa barraca, que devia medir mais ou menos 4 por 4 metros, estavam duas caixas grandes de madeira, utilizadas para guardar os mantimentos, uma mesinha, sobre a qual estavam alguns pratos, panelas, copos e o garrafão de água de beber. Ao lado dela, um antigo fogão a gás butano, de quatro bocas, com botijão. Num dos cantos da lona estavam duas baterias do tipo utilizado em automóveis, e junto delas, mas do lado de fora da lona, estava o gerador. E nada mais. Ali perto, sob outra lona, ficavam armazenados os tubos de gás butano de reserva, vários garrafões de água doce, e um motor de popa sobressalente.

Era chegada a hora de instalar as antenas e o rádio. Mas antes tinha que arrumar tudo e examinar as condições das baterias, do gerador e arranjar um lugar seguro para guardar a gasolina.

Apossei-me de um canto da barraca, no lado oposto ao fogão e perto das baterias, onde não iria atrapalhar a movimentação das demais pessoas. Estendi um cabo coaxial por baixo da lona e na extremidade dele, o mais distante possível da barraca, instalei uma antena tribanda vertical. Depois levantei uma antena dipolo, de fio para 40 metros, utilizando, a guisa de mastros, alguns caibros de madeira que levei, e estava armada minha estação de DX. A antena dipolo estava muito baixa - pouco mais de três metros de altura -, mas era o máximo que eu podia conseguir, naquelas circunstâncias.

Ricardo Luis e os quatro jovens armaram suas barraquinhas de dormir, do lado direito da barraca principal. Eu preferi armar a minha do lado esquerdo, num local que ficava mais ao abrigo do sol e do vento. Dentro dessa barraca coloquei meus objetos de uso pessoal e escondi algumas latas de cereais, chocolate e leite em pó. Imaginei que se colocasse tais mantimentos no baú, iria ter muitos “sócios” famintos e indesejáveis. Além

disso, eu tinha certeza que os demais companheiros de viagem fizeram a mesma coisa com suas guloseimas.

Terminada a arrumação, Ricardo Luis nos convidou para um passeio pelo atol, aproveitando a maré baixa. Caminhamos até a Ilha do Cemitério e daí seguimos adiante, até a extremidade da ilha. Fizemos muitas perguntas, paramos muitas vezes, examinando e fotografando tudo. Retornamos à nossa base logo que a maré começou a encher outra vez e lá ficamos, durante algumas horas, acompanhando a grande transformação visual que ocorre pelo menos duas vezes, diariamente.

Aquele dia era uma quinta-feira, dia normal de trabalho, dia de menor movimento nas faixas de rádio. Não adiantava ter pressa, não era prudente gastar gasolina à-toa. Somente quando verifiquei que as condições de propagação estavam favoráveis, dei início ao meu trabalho radioamadorístico.

As condições da estação eram realmente precárias. O rádio e o acoplador estavam em cima de um isopor grande que levei; o manipulador eletrônico e o log estavam no dorso de um caixote plástico e eu operava essa beleza de estação sentado em outro caixote, que tinha de ser constantemente ajeitado, pois teimava em afundar na areia, por causa de meu peso.

Usando meu próprio indicativo, fiz alguns contatos com o continente, pedi a um colega de Natal que telefonasse para Karl, que me atendeu prontamente. Pedi a outro colega, desta vez em Fortaleza, para telefonar para Luciano-PT7WA, ao qual solicitei informar à minha mulher que tudo estava OK. Combinamos horário e frequência para contatos diários, e já no final da tarde, dei início aos DX. Fiz meu primeiro contato às 20,23 GMT, com a estação HA3NB, na banda de 20 metros.

A recepção no atol é normalmente de excelente qualidade. Escuta-se tudo, desde que haja propagação. Embora transmitindo somente com 50 watts e usando apenas uma antena vertical, eu recebia muitas contestações e ia seguindo em frente.

Durante os primeiros minutos de operação, tanto Ricardo Luis como os pesquisadores ficaram por perto observando meu trabalho com curiosidade. Depois que notaram que não havia muita coisa a ver, foram cuidar de seus afazeres e me deixaram sozinho na barraca.

A operação seguiu em frente, em horários esporádicos. Sempre que a propagação permitia, eu fazia algumas centenas de contatos e depois parava, para fazer recarga na bateria. O gerador agüentou bem durante alguns dias. Utilizado apenas para carregar as

baterias, ele era posto para funcionar nas horas em que não havia propagação, para que eu pudesse dispor de baterias carregadas nos melhores horários, usando o rádio em silêncio, isto é, sem ter de aturar o barulho do gerador.

As horas livres eram aproveitadas para caminhadas e algumas outras coisas bem agradáveis, como conhecer melhor o atol e seus moradores alados, ver de perto os caranguejos e as ruínas da casa do faroleiro, ou simplesmente acompanhar o trabalho de coleta de materiais feitos pelos pesquisadores. Nas horas de maré cheia, colocava meus óculos de mergulho e ia observar o fundo das piscinas, cheias de peixes coloridos, de todos os tamanhos, os quais parecem aceitar pacificamente nossa presença.

Cuidar do preparo da alimentação de um grupo num lugar ermo como o atol, foi uma tarefa ingrata, pois nenhum dos jovens tinha experiência no manuseio de panelas e eu, que sempre deixei essa incumbência a cargo de Karl, não tinha condição de me aventurar no manejo do fogão. Esse trabalho sobrou então para Ricardo Luis, que, apesar das muitas estadas na ilha, não era muito habilidoso no trato com caçarolas e panelas. As especialidades dele se resumiam a arroz cozido e cuscuz com recheio de queijo ou salsicha. O restante ficava por conta dos enlatados, que tinham de ser consumidos com parcimônia, pois era pequeno o estoque. Havia também uma pequena quantidade de frascos contendo carnes em conserva, um alimento caseiro tão carregado de condimentos, que o sabor não era suportado por nenhum de nós.

As moças tinham levado alguns pacotes de macarrão de cozimento instantâneo, o Nissim Miojo, que era novidade na época. Mas isso fazia parte do estoque particular delas, ao qual nós, marmanjos, não tínhamos acesso.

Com pouco mais de uma semana de operação, o gerador começou a dar “demonstrações de cansaço”. Vez por outra ele engasgava, tossia, bufava e depois deixava de funcionar. Sinais claros que a vela ou o carburador necessitavam de limpeza. Limpar e recolocar a vela era tarefa muito fácil. Mesmo por que havia uma vela extra, o que facilitava o trabalho, bastando fazer a substituição e posterior limpeza. Mas quando só isso não resolvia o problema, eu tinha que remover o carburador, desmontá-lo, limpá-lo e depois recolocá-lo, mesmo reconhecendo minha total ignorância na área de manutenção de motores.

Algumas vezes dava certo logo na primeira tentativa, mas em outras o motor teimava em não “pegar” mesmo quando eu cansava de puxar a cordinha que dá a partida. O jeito era esperar, deixar que o gerador resolvesse desistir da idéia de criar problemas. Até

que cheguei à conclusão que ele só funcionava mesmo quando queria, e desisti de “brigar” com ele.

Durante a última semana de permanência no atol, o tempo todo sujeito aos acessos de mal-humor do gerador, o ritmo da operação caiu bastante. Em compensação tive mais tempo livre para desfrutar as belezas naturais que o local oferece.

Um espetáculo natural muito interessante acontece todos os dias ao final da tarde, quando os atobás retornam da pescaria, trazendo alimento para seus filhotes. Eles vão chegando em pequenos grupos e ficam pairando contra o vento, procurando localizar sua cria entre as centenas que estão espalhadas em todo lugar. Os filhotes se agitam muito e gritam alto, todos ao mesmo tempo. Feita a localização, o atobá dá uma guinada e pousa junto ao seu pimpolho, que imediatamente enfia a cabeça no bico do pai ou da mãe, que por sua vez regurgita o peixe que pescou, para facilitar as coisas. É no momento da chegada, enquanto o atobá flutua no ar, em busca do filhote, que ele fica mais vulnerável ao ataque das fragatas, aves bem maiores que eles, que não pousam no chão nem sabem pescar. A fragata escolhe sua presa e parte para o ataque, voando junto, colado ao apavorado atobá em fuga, desferindo violentas bicadas, para forçá-lo a regurgitar o peixe que pescou. O atobá resiste enquanto pode, mas ferido impiedosamente, acaba vomitando o alimento que ia levar para seu filho. Nesse momento a fragata mergulha velozmente e recolhe com o bico o peixe em queda, antes de chegar à água. Essa perseguição aérea proporciona um espetáculo visual muito bonito, mas de conseqüências bem tristes para o filhote do atobá, que nesse dia vai dormir com fome. Esse é um dos motivos pelos quais se vê muitos filhotes mortos espalhados pelos ninhais. É a natureza fazendo, a seu modo, o controle do equilíbrio populacional.

No 15° dia de nossa permanência no atol, todos nós acordamos cedo, ansiosos ante a possível chegada do Cristina. O tempo ia passando e nossa expectativa ia aumentando, todos de olhos fixos na linha onde o mar e o céu se unem, na direção que o barco deveria surgir. Logo depois ele se tornou visível no horizonte, nada mais que um pontinho escuro contrastando com o céu azul.

Era hora de desmontar o acampamento. Ganhar tempo agora era importante para que o desembarque do material que chega e o embarque da bagagem que sai, ocorressem de forma simultânea, aproveitando uma só maré alta. Enquanto o barco se aproximava nós cuidávamos de empacotar todo o nosso material.

Em pouco tempo o Cristina lançou sua âncora no local de costume e pelo rádio de VHF, eles pediram a Ricardo Luis que levasse o inflável até lá, e comunicaram que a embarcação pernoitaria no local, ficando a operação de retorno para o dia seguinte. Não adiantou nada o nosso esforço em querer ganhar tempo.

Na primeira viagem, o inflável veio trazendo Gilberto Sales, acompanhado de um cidadão que aparentava uns 50 anos, professor da Universidade e uma parte da nova equipe que chegava, (composta de duas moças e um rapaz, novos pesquisadores da UFRN), além de outro funcionário do IBAMA. O professor estava visitando o Atol pela primeira vez e sua permanência seria apenas o tempo necessário à operação de substituição do pessoal. Era para proporcionar a ele uma visita mais demorada, que o Gilberto tinha resolvido sair só no dia seguinte.

O restante do dia foi dedicado a passeios com os recém-chegados, muitas fotografias e muita conversa. À noite tivemos que dividir com o novo grupo o reduzido espaço disponível nas barracas de dormir, o que complicou um pouco as coisas. Mas deu tudo certo, e apesar da superlotação das barracas, ninguém precisou dormir ao relento.

No dia seguinte foram feitos mais alguns passeios com o professor e, logo após o almoço tratamos de levar nosso material de volta ao Cristina, sem esquecer de transportar também todo o lixo inorgânico produzido por nós. Era hora de tomar o caminho de volta às nossas casas.

Apesar dos contratempos causados pelo gerador, posso dizer que tudo transcorreu muito bem durante os 16 dias de permanência no Atol das Rocas. A saúde de todos permaneceu em ótimas condições e apesar de haver certa aversão entre alguns, conseguimos manter o relacionamento entre nós num clima de completa paz, mesmo que para isso tivéssemos de dissimular boa parte de nossos sentimentos, procurando sempre conservar um ambiente de fraterna inimizade cordial, cada qual tratando de evitar se intrometer nos assuntos dos outros. Graças a Deus, deu certo.

No dia seguinte, dia 30 de outubro, chegamos de volta a Natal. Fiz uma ligação telefônica para Karl que imediatamente foi me apanhar no late Clube. Passei o restante do dia naquela cidade e pernoitei na casa de Karl, iniciando a viagem para Fortaleza no dia 31, por volta das cinco horas da manhã.

Já em casa, depois de feitas as contas, verifiquei que foram realizados 2.382 contatos de DX (quase todos em telegrafia), número não muito grande, mas bastante razoável, considerando a deficiência de energia elétrica e as precariedades do local.

Aproximadamente um mês depois recebi um telefonema de Karl informando que o barco Cristina naufragou, por conta de uma colisão com alguma coisa submersa, quando fazia outra viagem de retorno do atol e que felizmente todos os tripulantes e passageiros foram salvos por outra embarcação que navegava nas proximidades. Escapei dessa...

BRAZIL - SOUTH AMERICA
ATOL DAS ROCAS
 (FERNANDO DE NORONHA ARCHIPELAGO)

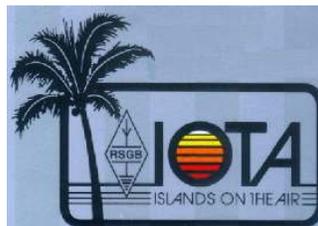
IOTA SA-38
 3° 51' 19" S 33° 49' 10" W
 CQ ZONE 11 ITU ZONE 13
 QSL VIA PT7AA

ZY Ø RW

Confirming QSO with:	Day	Month	Year	GMT	RST	2 WAY	MHz
		OCT	91				
		OCT	91				
		OCT	91				

Special thanks to: PS7KM - Karl, Gilberto Sales and Ricardo Luis Freire - IBAMA Natal/RN 73.

O QSL da expedição



Galeria de fotos



O barco Cristina



A chegada ao Atol



A aproximação do inflável



A praia



A barraca



A torre velha do farol



Aves em vôo



A estação ZYORW

SEXTA EXPEDIÇÃO

ILHA GRANDE DE SANTA ISABEL **19 a 22 / 03 / 1992 - (IOTA: SA 025)**

O Ceará é um Estado que não tem uma ilha sequer. Tem um extenso litoral e uma quantidade enorme de praias, algumas famosas, como Canoa Quebrada, Jericoacoara, Majorlândia, Prainha, Morro Branco, e muitas dezenas de outras lindas e paradisíacas praias. Mas não tem nenhuma ilha. Desde que comecei a me interessar por expedições, em 1989, tive sempre que me deslocar para outros Estados, para chegar até algumas delas.

A ilha mais próxima que visitei foi o Atol das Rocas. Para alcançá-la, percorri uns 550 quilômetros por terra e mais 270 por mar. A mais distante foi a Ilha da Trindade. Para atingi-la, tive de viajar de avião até o Rio de Janeiro e de lá fui de navio até o destino. Somando as duas etapas percorridas, viajei mais de 4.200 quilômetros para chegar lá.

Entre as opções para uma nova expedição, estavam vários destinos bem mais próximos: eram as ilhas do Delta do Parnaíba, algumas das quais tinham validade para o IOTA. Uma delas era a Ilha Grande de Santa Isabel, identificada no famoso diploma inglês com o número SA-025.

Localizada no delta do rio Parnaíba, ela faz parte de um numeroso arquipélago, na divisa entre os Estados do Piauí e Maranhão e é da jurisdição do município de Parnaíba-PI. Com mais de 45 mil hectares, é a maior ilha do arquipélago e somente ela pertence ao Estado do Piauí. Todas as outras fazem parte do município de Araisoses-MA e formam outro grupo que tem numeração diferente no IOTA.

Para chegar até a Ilha Grande de Santa Isabel, basta atravessar uma ponte que tem uma das extremidades na cidade de Parnaíba. Chegando à outra ponta da ponte já estamos na ilha, servida por uma estrada asfaltada, que, depois de uma bifurcação, leva basicamente a dois destinos diferentes. Um deles, à esquerda, é o Porto dos Tatus, que é onde se pode tomar uma das embarcações que se destinam às demais ilhas e localidades da região. O outro é o local conhecido como Pedra do Sal, onde existe um farol e originalmente era uma aldeia de pescadores. Atualmente é o local que concentra grande



número de casas de praia, dispõe de restaurantes e é muito freqüentado por turistas e pelos moradores de Parnaíba e arredores, principalmente nos fins de semana.

A primeira coisa a fazer, era conversar com pessoas que conhecessem a região e conseguir o máximo possível de informações sobre a ilha. Nessa busca, fui informado que PT7RH, Hugo, aqui de Fortaleza, mantinha contatos quase diários com o colega Uchoa, PS8QS, de Parnaíba, o qual, certamente, poderia prestar ótimos esclarecimentos.

Hugo já era meu amigo de muitos anos, velho companheiro dos sábados na Toca da Coruja. Foi fácil falar com ele e dar-lhe ciência de meus planos. Ele aprovou minha idéia e prometeu falar com o Uchoa e demais colegas de Parnaíba, para levar o projeto adiante.

Enquanto o Hugo discutia o assunto com os colegas piauienses, eu procurava um companheiro para a viagem. É sempre bom ter alguém para ajudar a montar as antenas e é fundamental a presença de mais um operador para fazer revezamento no rádio.

Fiz vários convites, mas infelizmente ninguém estava disposto a ir comigo. A maioria dos colegas que fazem DX tem o grande desejo de participar de expedições, mas na hora H, sempre são os compromissos particulares e a opinião negativa da família que falam mais alto.

Um desses companheiros que convidei, foi o Dias, PT7CQ, que morava perto de minha casa. Insisti tanto, fiz tanta pressão sobre ele, que acabou concordando em ir, desde que a viagem tivesse curta duração. Aceitei tudo o que ele propunha, sem discutir, pois minha intenção era realmente permanecer poucos dias nessa expedição. Tudo combinado, comunicamos ao Uchoa, através do Hugo, que nossa permanência lá na ilha seria de três ou quatro dias, incluindo um fim de semana.

Outra providência que tomei de imediato, foi solicitar ao DENTEL o indicativo especial ZW8AA, que foi imediatamente concedido. Restava agora aguardar a confirmação do Uchoa, que prometeu conseguir uma casa para nos alojarmos durante a permanência na ilha.

Estava se iniciando a segunda quinzena de março de 1992, quando Hugo nos informou que a casa já estava à nossa disposição, e que nós podíamos seguir imediatamente para Parnaíba. Ele informou também que seria nosso companheiro de viagem, não para participar da expedição e sim para visitar o amigo Uchoa, em cuja residência ele iria se hospedar.

Viajamos no meu carro, nessa época um Gol 1986. Coloquei a bordo todo o material necessário, sendo as peças mais valiosas, dois transceptores, um Icom IC-725 e um

Kenwood TS-830, já bastante usado. No bagageiro de teto coloquei a antena tribanda Mosley TA-33 Jr, a mesma que em 1989 levei para o Rochedo de São Pedro e São Paulo, e, por via das dúvidas, juntei a ela uma antena tribanda vertical fabricada pela Electril.

Tive de fazer uma nova arrumação na parte da carga que ocupava o banco traseiro do veículo, a fim de que ali o Hugo pudesse se acomodar com algum conforto. E pegamos a estrada, a BR-222. Eram duas as opções de caminho a tomar. O mais curto seria entrando à direita em Sobral, passando pela cidade de Granja e antes de chegar a Camocim, dobraríamos à esquerda, seguindo então em uma estrada de barro de aproximadamente 120 quilômetros, até Parnaíba. Na outra opção, a viagem seria mais longa, mas em compensação estaríamos sempre em asfalto. Trafegaríamos pela BR-222 até Piripiri, no Piauí e daí seguiríamos à direita pela BR-343 até nosso destino. A segunda opção nos pareceu bem melhor e foi a escolhida.

Várias horas de viagem depois, já no Estado do Piauí, faltando uns 50 quilômetros para chegar a Piripiri, vimos uma placa na beira da estrada que indicava a entrada à direita, por uma estradinha de barro, para o Parque Nacional de Sete Cidades. Consultei o mapa rodoviário e verifiquei que, de Piripiri a Piracuruca, seriam mais 50 quilômetros de estrada, o que daria um total de aproximadamente 100 quilômetros a percorrer, até chegar a Piracuruca. Se desviassemos nosso roteiro e fôssemos através do Parque Nacional, chegaríamos a Piracuruca percorrendo apenas 50 quilômetros, isto é, a metade do percurso, já que os três pontos de referência formam um triângulo equilátero. Pedimos informações a um transeunte e ele confirmou o que dizia o mapa, acrescentou que muita gente preferia utilizar aquele atalho e disse mais que a estradinha estava em boas condições.

Resolvemos conhecer mais de perto o Parque Nacional de Sete Cidades. Não como turistas, mas como passantes curiosos. Na porteira que controla a entrada no parque, pagamos o pedágio que ali é cobrado, pegamos um folheto que mostrava as trilhas e as atrações do local e seguimos em frente.

Mesmo sem querer interromper a viagem, fizemos duas ou três paradinhas para fotografar algumas das coisas interessantes que o parque oferece, como a tartaruga e o elefante de pedra. Até hoje tenho vontade de um dia voltar àquele parque para apreciar com mais calma tudo o que ele tem a mostrar.

Saímos do parque e alcançamos a BR-343. De Piracuruca a Parnaíba foram mais uns 120 quilômetros de asfalto de boa qualidade. Fomos direto à casa do Uchoa, que nos recebeu com alegria, realmente satisfeito com a nossa chegada.

Eu já sabia que Uchoa era cego. Ele havia perdido a visão alguns anos atrás, mas não perdeu a alegria, a vontade de viver. Era impressionante ver o que ele fazia, mesmo sem enxergar. Ele nos “olhava” de frente, caminhava com desenvoltura, sabia encontrar com facilidade tudo que procurava. Mostrou-nos sua estação, e até fez alguns comunicados em 40 metros, manipulando com perfeição os controles do rádio.

Ficamos conversando com Uchoa, enquanto aguardávamos a chegada de uma filha dele, que tinha saído com o carro. Ele fazia questão de nos acompanhar até a casa onde iríamos ficar, na Ilha Grande de Santa Isabel.

Quando a filha chegou, Uchoa a convocou para nos seguir até lá. Uchoa foi no meu carro, juntamente com o Dias. A filha, em companhia do Hugo, nos acompanhou, dirigindo o outro veículo.

Era incrível a maneira como Uchoa foi me ensinando o caminho. Ele falava os nomes das ruas que estávamos percorrendo, alertava-me para as lombadas e a sinalização, recomendava cuidado nos cruzamentos perigosos e até falava os nomes de algumas lojas pelas quais passávamos.

Cruzamos a ponte sobre um braço do Rio Parnaíba e após algumas centenas de metros, ele me mandou tomar a estrada da direita, com tanta precisão quanto se estivesse enxergando. Ao nos aproximarmos do final da estrada ele nos indicou o farol, falou sobre a “pedra do sal” e nos “mostrou” a casa onde iríamos ficar.

Despedimo-nos, ele passou para o carro da filha, e junto com Hugo, retornou a Parnaíba. E ali estávamos nós na Ilha Grande de Santa Isabel, SA-025, prontos para iniciar uma nova expedição.

A casa, com bastante conforto, ficava à margem do asfalto, tinha garagem, energia elétrica, geladeira, camas, mesas, cadeiras, enfim, estava equipada com todos os móveis necessários a uma família, para utilização nos fins de semana.

Imediatamente iniciamos a montagem da antena Mosley, no pátio em frente à casa. Depois escolhemos um local para colocar a estação e optamos por um lugar excelente, no primeiro quarto, que tinha uma janela para a frente, o que permitia uma vista da estrada, da praia e do farol. Logo após colocamos uma antena dipolo para 40 metros, utilizando, como mastros, algumas varas que encontramos por ali mesmo.



Iniciamos nossas transmissões no finalzinho da tarde e procuramos aproveitar bem os horários de boa propagação, fazendo muitos contatos, principalmente com colegas interessados em obter confirmação da nossa ilha.

No dia seguinte (6ª feira, 20/3/1992) pela manhã instalamos uma segunda estação, utilizando o outro rádio, o Icom IC-725, ao qual acoplamos um amplificador linear MAC L-2000, que funcionou com ótimos resultados. Nosso principal interesse em instalar o linear, era o desejo de ter condições de trabalhar a estação VP8SSI, uma expedição às ilhas Sandwich do Sul, muito importante para nós, visto que nem Dias nem eu tínhamos contato confirmado com aquelas ilhas. Coincidentemente a data da expedição deles foi a mesma que escolhemos para a nossa, e nós tínhamos de nos esforçar para não perder a oportunidade de trabalhar aquela valiosa e rara estação, válida para o DXCC.

Nesse mesmo dia recebemos a visita do colega Paulo César, PS8AM, residente em Parnaíba, que veio em companhia de um amigo. Paulo César, que nós ainda não conhecíamos pessoalmente, era também um DX-man ⁽⁴⁵⁾ e tinha participado, um ano atrás, de uma expedição à Ilha do Caju, também no Delta do Parnaíba e também válida para o IOTA, com o número SA-072. Era, portanto, outro DX-pedicionário que estava ali para nos prestigiar. O amigo que o acompanhava, cujo nome não recordo mais, era o proprietário do barco que o transportou, na referida operação.

Nossa expedição seguiu em frente, aproveitando todas as oportunidades oferecidas pela propagação, Dias em SSB e eu em telegrafia, atendendo a centenas de estações. Ao mesmo tempo tentávamos conseguir informações sobre a operação de VP8SSI, que parecia não ter iniciado ainda. Não saímos de casa nem para comer. Nós tínhamos levado algumas conservas, café, leite, ovos e pão e estávamos nos arranjando por ali mesmo, usando o fogão a gás e a louça da casa.

No sábado resolvemos sair para tirar algumas fotografias e almoçar onde encontrássemos comida pronta ali por perto. Encontramos um pequeno restaurante que ficava no meio de uma pracinha, num prediozinho de dois andares. Na parte de baixo ficava o bar, com atendimento aos fregueses no balcão e uma pequena cozinha. Em cima o restaurante, formado por uma pequena sala com as mesas, tendo num dos cantos, um banheiro.

(45) = DX-man – É como se denomina o radioamador que se dedica ao DX.

A parte térrea do prédio era circundada por uma varanda rústica de madeira, coberta de palha. Aliás, quase todas as casas das proximidades, mesmo as mais luxuosas, tinham cobertura de palha. Devia ser por exigência das autoridades municipais.

Subimos a escada e escolhemos uma das mesas, de onde podíamos apreciar, sem ver a cobertura de palha da varanda, parte da pracinha, o farol e uma boa extensão da praia.

Fizemos nossos pedidos e enquanto aguardávamos, ficamos bebericando uma cerveja gelada. Depois do almoço, Dias pediu um cafezinho e em seguida acendeu um cigarro. Ele não era de fumar muito, tinha planos de largar o vício, mas sempre carregava um maço de cigarros no bolso da camisa. .

Terminando de fumar, ele displicentemente jogou a ponta do cigarro pela janela. Minutos depois começou a aparecer uma nuvem de fumaça negra, entrando pela janela a dentro e ouvíamos o fogo crepitando pelo lado de fora. Era a cobertura de palha que estava se incendiando, por causa da ponta de cigarro.

Ficamos paralisados, sem saber o que fazer, pois mal conhecíamos as pessoas e o local. O garçom, coitado, começou a gritar, pegou um pequeno balde e correu para o banheiro, em busca de água. Mas o jato da torneira da pia era fraco e o balde demorava a encher. Enquanto isso o fogo crescia, queimando a palha seca.

Foi então que um rapaz franzino trazendo um pano molhado nas mãos saiu da cozinha, no andar de baixo, subiu rapidamente a escada, atravessou a janela e caminhou por sobre os caibros, em direção ao fogo.

Utilizando como luva o pano molhado, ele retirou as palhas que estavam em chamas e as jogou rapidamente para a rua. Depois usou o mesmo pano para abafar as brasas restantes, debelando assim o princípio de incêndio, que poderia ter grandes proporções, não fosse a coragem e a presença de espírito daquele auxiliar de cozinha.

A cobertura de palha ficou com um rombo enorme. Será que nosso dinheiro ia dar para pagar o prejuízo ? Ficamos ali parados, sem saber o que fazer. Foi então que o dono do restaurante subiu a escada e, para nossa surpresa, veio nos apresentar suas desculpas pelo ocorrido, não aceitando qualquer indenização pelo estrago, o que nos deixou aliviados, mas bastante constrangidos. Que coisa! Nós botamos fogo no comércio do homem e ele é que vem nos pedir desculpa!

Mas, pelo menos para uma coisa isso serviu de lição, pois o Dias jogou fora o restante dos cigarros que tinha no bolso e nunca mais na vida fumou.

Retornamos à nossa estação e pouco tempo depois recebemos novas visitas. Eram os radioamadores José Luis, PS8TW, de Campo Maior-PI e Lira, PT7ET, de Fortaleza, acompanhados de duas jovens, chamadas Ana e Diana. Eles desejavam ver de perto como acontece uma expedição radioamadorística e ficaram apreciando nosso trabalho até o cair da noite, quando resolveram pernoitar ali mesmo na casa, deixando a viagem de retorno para o dia seguinte.

No final da tarde constatamos que a estação VP8SSI já tinha iniciado suas atividades. A partir de então deixamos de lado nossa expedição e, utilizando nossos próprios indicativos, passamos a chamar pela “figurinha” que passou a ter muito mais importância que o trabalho expedicionário que estávamos fazendo.

Nossos visitantes, que não era muito de DX, não entendiam bem o que estava acontecendo e faziam muitas perguntas. Fazíamos o possível para satisfazer a curiosidade deles e nos mantínhamos na luta por contatos com VP8SSI. Isso durou o restante da tarde e entrou pela noite. Somente às duas e meia da madrugada (05,30 GMT), conseguimos nossos primeiros contatos. Finalmente South Sandwich Island estava “no papo”.

Fomos dormir felizes da vida e, ao amanhecer do dia seguinte, demos por encerrada nossa atribulada expedição a Ilha Grande de Santa Isabel.

Retiramos as antenas, embalamos nosso material e batemos em retirada. Passamos pela casa do Uchoa, para os agradecimentos e as despedidas e para pegar o Hugo, para o retorno a Fortaleza. Só então soubemos que ele não retornaria conosco, pois havia resolvido prolongar sua permanência em Parnaíba por mais alguns dias.

Decidimos voltar pela estrada de 130 quilômetros de barro (a PI-210) que liga Parnaíba à rodovia estadual cearense denominada CE-364, nas proximidades de Camocim, onde se iniciava o asfalto. Comemos bastante poeira, mas atravessamos esse trecho sem problemas, pois, apesar de ser de barro, a estrada estava em boas condições e nos fez economizar muitos quilômetros.

Chegamos a Fortaleza no final da tarde. Combinamos um encontro em minha casa no dia seguinte, para fazer uma estatística de nossos contatos e planejar a confecção do QSL, que deveríamos mandar imprimir imediatamente.

Foram 650 contatos realizados. Esse resultado, embora aparentemente fraco, nos deixou satisfeitos, porque a



Ilha Grande de Santa Isabel tem importância apenas para o IOTA, o que limita bastante o interesse radioamadorístico no “mundo do DX”.

Galeria de fotos



1 Bagagem no carro



2 Dias, Tino e Hugo



3 Montagem direcional



4 Tino, em telegrafia



5 Dias, em SSB



6 Visita PS8TW e PT7ET



7 Antena Mosley TA-33



8 Farol da Pedra do Sal



9 Retorno, pela CE-364

*FALECIMENTO – No dia 29 de agosto de 2001, Dias - PT7CQ faleceu no hospital, três dias após uma cirurgia para colocação de pontes de safena.
Que Deus o tenha em santa paz.*

SÉTIMA EXPEDIÇÃO

ATOL DAS ROCAS

18 / 07 a 2 / 08 / 1992 - (IOTA: SA 038)

(Minha segunda expedição ao Atol)

Em junho de 1992 as comunicações pelo rádio entre o Atol das Rocas e a REBIO, em Natal sofreram uma pane. A estação deixou de ser escutada e não havia outro meio de comunicação com o pessoal que lá estava acampado, a não ser enviando um barco para lá. Alguma coisa tinha acontecido com o equipamento, e o defeito mais provável devia estar na antena, visto que o radio VHF tinha pouco tempo de uso. Por causa desse defeito, as sempre precárias comunicações entre a estação do IBAMA e a equipe que cuida da vigilância e da preservação da ilha estavam interrompidas há vários dias.

Gilberto Sales, o chefe da REBIO, pediu ajuda a Karl, que construiu imediatamente uma antena e se prontificou a resolver o problema da instalação da mesma.

Fazia apenas três meses que eu tinha realizado minha expedição à Ilha Grande de Santa Isabel, quando Karl me telefonou perguntando se eu queria ir ao Atol das Rocas novamente. Contou-me o problema de falta de comunicação da REBIO e disse que ele não poderia ir pessoalmente instalar a antena, por conta de um compromisso assumido com um colega japonês, JH1ROJ (chamado Isao Numaguchi), que vinha fazer uma expedição na ilha de Fernando de Noronha. Karl tinha tomado todas as providências para a realização da expedição do japonês, conseguindo a liberação da licença, passagens aéreas, hospedagem, etc. e deveria ciceroneá-lo durante sua permanência em Natal. Isso tornaria impossível a sua ida para a instalação da antena no Atol, uma vez que as duas expedições se realizariam na mesma época, de forma quase simultânea.

Karl falou também que eu poderia levar mais alguém, de preferência outro radioamador, que estavam asseguradas as vagas para duas pessoas.

Não fazia parte de meus planos, naquele momento, a realização de uma nova expedição ao Atol, mas, uma vez que a oportunidade surgiu, não havia por que perdê-la. Antes de tudo, o Atol é um lugar paradisíaco, digno de ser visitado em qualquer época.

Fiz o convite a vários colegas e apenas um deles se interessou realmente em ir. Foi André Coelho, PT7WB, funcionário do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

(DNOCS), que imediatamente solicitou à Repartição a concessão de suas férias, coincidindo com o período da viagem.

Tínhamos poucos dias para nos preparar. Solicitei ao DENTEL a concessão do mesmo indicativo que tinha usado um ano antes, ZYØRW e forneci ao André uma relação do material que ele deveria levar. Então tratei de embalar novamente todo o meu equipamento a ser transportado.

Sáimos de Fortaleza, de carro, no dia 16 de julho, antes do nascer do sol e ao chegarmos a Natal, por volta das onze da manhã, dirigimo-nos diretamente à casa de Karl, onde soubemos que o japonês já se encontrava na cidade, desde o dia anterior e estava aguardando o momento de embarcar para Noronha num vôo que sairia de Natal nesse mesmo dia, na parte da tarde. A fotografia ao lado nos mostra junto ao carro, na chegada a Natal.

A primeira coisa a fazer era prestar assistência ao colega estrangeiro, que dependia da ajuda e do equipamento do Karl. Fomos apanhá-lo no hotel e o ajudamos a empacotar o rádio e o amplificador. Após o almoço, fomos deixá-lo no aeroporto, onde embarcou com destino a Noronha.



Depois disso fomos ao IBAMA, onde fica a REBIO, nos apresentar ao Gilberto Sales. Ele nos recebeu muito bem, fez a André todas as recomendações necessárias, e combinou nossa saída para o dia seguinte à tarde.

Na hora combinada, estávamos todos no Iate Clube, junto ao barco fretado pelo IBAMA, o veleiro Delícia, propriedade do comandante Zeca.

O Delícia era um veleiro de fibra de vidro, que devia ter uns nove metros de comprimento, muito utilizado por turistas para passeios, principalmente entre Natal e Fernando de Noronha. Seu proprietário, conhecido apenas como Zeca, era contratado pelo IBAMA para fazer o transporte de pessoal e material da REBIO, o que acontecia a cada 15/20 dias. A embarcação era muito bonita, com seu casco pintado de vermelho vivo, contrastando com o branco da vela, da cabine e do barquinho a motor, também de fibra de vidro, que levava



emborcado e amarrado na proa. A fotografia à direita mostra Ricardo, Tino, Neto, André, Zelinha (agachada) e Zeca, no momento da partida.

Viajar num veleiro é uma coisa maravilhosa. Fora o som de nossas vozes, o silêncio só era quebrado pelo leve ruído do vento, o farfalhar do pano da vela, o marulho do mar ou o piar de alguma gaivota que eventualmente cruzava nosso caminho. Bastou nos afastarmos umas poucas milhas da terra, para que aparecessem os golfinhos para nos acompanhar por horas seguidas. Eles pareciam se divertir um bocado fazendo nossa escolta, enquanto o oceano ia ficando cada vez maior à nossa frente. André estava realmente empolgado com a viagem e quase não dormiu essa noite, ansioso com a próxima chegada ao Atol. A bússola iluminada, junto ao timão da embarcação, parecia ser o único instrumento de navegação a bordo, mas o comandante Zeca aparentava não estar nem um pouco preocupado com esse pequeno detalhe.

O dia amanheceu luminoso e cheio de sol, e logo vimos um pontinho escuro no horizonte, bem à nossa frente. Esse primeiro sinal de terra aparecia na forma de alguns coqueiros que, pouco a pouco, pareciam emergir diretamente da água.

O Delícia não estava equipado com rádio e mesmo que estivesse, não adiantava tentar contato com as pessoas lá da ilha, uma vez que a antena deles estava defeituosa. Elas, portanto, só iriam saber de nossa chegada, quando estivéssemos já bem perto.

Vagarosamente o cenário foi se completando, adquirindo o formato de um anel raso de corais, encimado por duas pequenas ilhas arenosas. Na mais próxima, alguns coqueiros castigados pelo vento, tendo à esquerda uma torre metálica com o farol, as ruínas de uma antiga habitação de alvenaria, os restos de uma torre de concreto e à direita, um pouco afastada, a velha e estragada barraca do exército, já minha conhecida, alojamento utilizado para abrigar os funcionários da REBIO e pesquisadores. Isso era tudo que podíamos perceber.

O Delícia lançou sua âncora no lugar costumeiro e ficamos de longe observando a movimentação de algumas pessoas nas proximidades da barraca, lá na Ilha do Farol. Momentos depois vimos um barco inflável ser colocado na água, atravessar a barreta e vir em nossa direção. O piloto era um funcionário do IBAMA, cujo nome não lembro e vinha trazendo um pouco de bagagem. Na verdade, ele tinha apenas a intenção de nos levar para terra, enquanto as demais pessoas, surpreendidas com a nossa chegada, preparavam toda a bagagem para a viagem de retorno.

Desembarcamos rapidamente. Em apenas duas viagens o inflável levou para terra todo nosso material e os três novos habitantes do atol: Zelinha, André e eu. No vai-e-vem conduziu também para o Delícia a maior parte da bagagem do pessoal que estava para retornar ao continente.

Ao chegarmos à Ilha do Farol encontramos as demais componentes da equipe a ser substituída. Eram as pesquisadoras da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Marta e a loura Sandra, justamente duas das pessoas que foram minhas acompanhantes na viagem anterior, e às quais já me referi.

Os cumprimentos de boas vindas e as despedidas foram rápidos. As moças precisavam ser levadas imediatamente para o barco, aproveitando a maré, que já estava ficando perigosamente baixa. Zelinha foi junto, para trazer o barco inflável de volta.

O Delícia tomou o rumo de Natal e nós o acompanhamos com a vista, até desaparecer no horizonte. Ficaríamos ali, isolados do resto do mundo por no mínimo 15 dias, quando o Zeca estaria de regresso para nos apanhar.

Ainda meio sufocado com o terrível mau cheiro do esterco das aves, e fazendo muitas reclamações pelo desconforto que aquele odor fétido causava, André me ajudou a fazer a instalação da nova antena do VHF marítimo. Mas não havia como testá-la, uma vez que, além do Delícia, não havia nenhum barco na área. Testamos a recepção em todos os canais disponíveis, mas estavam todos mudos. A solução mais lógica era sintonizar o canal de chamada e fazer um CQ (chamado geral) na esperança de ser atendidos por alguém. E foi o que fizemos. Identificando-nos como estação da Reserva Biológica do Atol das Rocas, chamamos, dezenas de vezes, solicitando uma reportagem ⁽⁴⁶⁾, mas ninguém respondia.



Zelinha explicou que isso acontecia por que o IBAMA e também a REBIO exercem forte fiscalização sobre a pesca predatória, e por isso todos os barcos permaneciam em silêncio, mantendo-se afastados de nós o máximo possível, por considerarem os órgãos de defesa da natureza e do meio ambiente como “inimigos dos pescadores”.

(46) - Reportagem – Informação sobre o sinal que é emitido por uma estação de rádio.

Deixamos o VHF para depois e fomos cuidar de instalar nossas antenas e montar nossa estação. Após examinar a carga das baterias, botamos o gerador para funcionar e fomos cuidar da arrumação da barraca, sob a regência de nossa maestra Zelinha. Com sua autoridade de chefe da equipe, e já sabendo de nossas deficiências culinárias, ela se prontificou a cuidar do preparo da alimentação e determinou que as tarefas de lavagem de louça e limpeza da barraca ficariam a nosso cargo. André e eu combinamos então que cada um de nós cuidaria dessas tarefas em dias alternados. (Lavar louça no Atol, significa carregar para a praia os pratos, panelas e talheres, depois entrar na água levando um objeto de cada vez, para esfregá-lo exaustivamente com areia, até que a limpeza atingisse o padrão de perfeição exigido por Zelinha, que fiscalizava rigorosamente o trabalho, e mandava lavar de novo as peças que não ganhavam sua aprovação.)

Tudo nos conformes, voltei ao VHF e escutei o barco Rio Turi chamando por outra embarcação, que não atendia. Chamei o Rio Turi, cujo operador não teve como escapar e me atendeu imediatamente, dizendo que estava me copiando muito bem e informou que estava navegando bem próximo à costa, na região salineira do Rio Grande do Norte, nas proximidades de Guamaré, perto da divisa com o Ceará.

Era tudo o que precisávamos saber. Agora era só aguardar que a estação do IBAMA em Natal nos chamasse. Despedimo-nos, desejamos ao operador de rádio do Rio Turi uma boa pescaria, uma maneira simpática de lhe agradecer a atenção, a informação e a prestimosidade. E o deixamos lá, chamando pelo outro barco pesqueiro, que continuava sem responder.

Utilizando algumas tábuas que levei, improvisamos uma mesinha, onde colocamos o rádio, um sintonizador de antena e o manipulador. Em baixo da mesa colocamos as baterias, que estavam conectadas ao gerador que ficava do lado de fora da barraca, devidamente protegido por uma lona.

Resolvemos não exagerar no desempenho de nossa expedição e combinamos que iríamos operar nossa estação apenas nas primeiras horas das manhãs e nos finais de tarde. Afinal, não valia a pena despender esforços quando as condições de propagação não fossem bastante favoráveis. Operando com parcimônia, iríamos economizar combustível, gerador, baterias, os rádios, e nossas próprias energias, que poderiam ser bem aproveitadas em outra atividade muito agradável que era conhecer melhor as belezas do atol.

Iniciamos nossas atividades fazendo alguns contatos em 40 metros com Natal e Fortaleza, para dar e receber notícias e em seguida passamos para a banda de 10 metros, onde fiz muitos contatos, sendo o primeiro deles com a estação W3PLI, dos Estados Unidos.

André não tinha experiência na utilização de estação improvisada como aquela, mas já tinha participado de vários contestes em Fortaleza, em companhia dos demais colegas do FORDX e operava em SSB com competência e bastante habilidade.

Não tínhamos pressa em aumentar nosso score de estações contatadas. Nossa reserva de combustível era pequena e o gerador do IBAMA continuava teimoso como sempre foi. Depois de algumas poucas horas de operação radioamadorística, costumávamos aproveitar as muitas horas restantes, fazendo incursões fotográficas por todo o atol, nos horários de maré baixa, em companhia de Zelinha, que é profunda conhecedora daquele lugar e de todas as espécies animais que ali existem. Em algumas ocasiões André fez várias fotografias em baixo d'água, focalizando peixes e tubarões, utilizando para isso, uma câmera fotográfica subaquática que levou.

Alguns desses passeios foram feitos à noite, à luz de lanternas, quando tudo é bem diferente. Em baixo de cada pedra podia se esconder um animalzinho que nunca víamos durante o dia e sobre o qual Zelinha falava para nós, pormenorizando com detalhes a importância de cada espécie naquele pequeno mundo que é o atol. As lagostas e alguns peixes de hábitos noturnos também eram sempre vistos circulando a procura de alimento nas pequenas piscinas cuja água mal chegava aos nossos joelhos. Enquanto isso as aves permaneciam em terra. Algumas alçavam vôo, fugindo com a nossa aproximação, mas a maioria delas simplesmente ignorava a nossa presença e zelosamente permanecia, cada qual em seu ninho, protegendo os filhotes.

Houve uma noite em que Zelinha resolveu pescar lagostas para o almoço do dia seguinte, e nos chamou para ajudar. Munidos de lanternas, entramos em algumas piscinas e, com água no meio das pernas, dirigíamos o foco das lanternas para o fundo pedregoso, localizando muitas lagostas, cujos olhos brilhavam com a nossa luz. Era só estender a mão e apanhá-las, sem que elas oferecessem qualquer resistência. Zelinha nos mostrou a diferença entre os sexos e nós capturamos nove machos adultos, de bom tamanho. Três lagostas para cada um era a quantidade suficiente para satisfazer nossos prazeres gastronômicos do próximo dia.

Em outra noite de pescaria, levamos as lanternas e um facão. O objetivo era capturar alguns peixes-espada, abundantes naquelas poças de água. Os cardumes de

espada ⁽⁴⁷⁾ eram atraídos pela luz de nossas lanternas e ficavam nadando em nossa volta em grande agitação. Era só escolher um dos maiores e acertá-lo com o facão, de preferência na cabeça. O restante do cardume fugia, mas pouco tempo depois estava de volta, em grande alvoroço. Em pouco tempo completamos nossa cota de nove peixes e retornamos à barraca.

Em alguns dias, nos horários de sol a pino, quando não era nada interessante sair da barraca, costumávamos também jogar baralho. Zelinha não tinha muita intimidade com as cartas, nem conhecia muito bem as regras do buraco (jogo conhecido também como biriba ou canastra), mas revelou-se uma ótima aprendiz, e logo participava do jogo de igual para igual. Como o jogo é normalmente programado para quatro pessoas e nós éramos somente três, tivemos de fazer modificações nas regras para que as partidas se adaptassem ao nosso caso.

Nas noites sem lua (e sem energia elétrica), enquanto aguardávamos a chegada do sono, o melhor a fazer era deitar na areia, na frente da barraca, conversando, observando o céu e absorvendo a tranquilidade do local. A quantidade de estrelas que se vê nessas noites de total escuridão é algo de extraordinário. O céu fica coalhado de pontos brilhantes, pulsantes, de vários tamanhos e tonalidades. E eles parecem estar bem mais próximos de nós do que quando os vemos a partir de uma cidade. Ficávamos acompanhando as trajetórias de estrelas cadentes e nos divertíamos localizando objetos luminosos transitando lá no alto, diferentes das estrelas, por causa do constante deslocamento, ao passo que os astros aparentavam completa imobilidade. Deveriam ser satélites artificiais, daqueles que servem para localização ou comunicação. Ou seriam aqueles pontos luminosos se deslocando lá no alto, algumas daquelas naves tripuladas que os americanos e os russos mandam vez por outra ao espaço, e cujos lançamentos são mostrados pela televisão? Não havia como saber. A opção mais coerente era classificá-los simplesmente como Objetos Voadores Não Identificados...

Várias coisas inesperadas, e diferentes, que quebravam vez por outra a nossa rotina, aconteceram durante essa permanência no Atol, tanto em ocasiões que estávamos

(47) - O peixe-espada, cujo nome científico é *Trichiurus lepturus*, é um peixe de superfície, corpo alongado. com coloração prateada, de aparência metálica, boca grande e dentes compridos. Muito voraz, ele nada em cardumes junto à superfície e é atraído pela luz de lanternas. É também conhecido como Zambaia.

operando o rádio, como nos horários de lazer. É sobre alguns desses pequenos incidentes e fatos pitorescos que vou me referir agora:

Caso n° 1 – Dois ou três dias após o início de nossa expedição, por volta de 9 horas da manhã, André estava operando em 15 metros, em SSB. Além de dizer o seu nome, ele mencionava de vez em quando a nossa localização, informando que nosso número no IOTA era SA-038 e que a ilha fazia parte do arquipélago de Fernando de Noronha. Tudo certinho, como manda o figurino. De repente entra na freqüência a estação PYØFF, de Fernando de Noronha, cujo operador, furioso, dizia que nossa estação era pirata, que só havia uma estação em Noronha, que era a dele, e que o nome André estava sendo usado indevidamente. Eu estava na praia, a alguma distância e tive de vir correndo, atendendo ao chamado de meu companheiro, que estava sem saber o que fazer. Mesmo tratando-se de um velho conhecido, tive um trabalhão para acalmar a fera. Pacientemente expliquei a ele que nossa operação era legal e que o PT7WB também se chamava André.

Caso n° 2 – Numa noite enluarada, de repente o tempo fechou, começou uma forte ventania e caiu um temporal. Mas era uma tempestade bem diferente daquelas que estamos acostumados a ver, pois não havia nenhum relâmpago nem trovão. Dentro da barraca, nós percebíamos perfeitamente a água escorrer em grande quantidade por cima da lona, mas olhando para fora, na penumbra do luar encoberto, não se via uma única gota de chuva. Isso acontecia por causa do vento fortíssimo, que pulverizava a água que caía do céu e formava redemoinhos que tinham o aspecto de nuvens de poeira, como aquelas que vemos quando um caminhão trafega por uma estrada de barro, por exemplo. Dizendo melhor, era algo que me lembrou uma cena que vi no cinema há muitos anos: uma tempestade de areia no deserto. Um fenômeno ótico curioso que prendeu nossa atenção enquanto durou.

Caso n° 3 – Houve uma noite que fomos dormir preocupados. É que Zelinha, após consultar a tabela de marés, nos informou que a maré da madrugada seria a mais alta do ano e que a água do mar poderia chegar até nossas barracas, mesmo elas estando armadas no local mais elevado da Ilha do Farol. Tomamos alguns cuidados, como colocar o gerador e as baterias sobre caixotes e fomos dormir. Ao amanhecer do dia seguinte, ao abrir o zíper de minha barraca, notei duas coisas bem estranhas: havia uma âncora artesanal, uma espécie de cruzeta de ferro geralmente usadas pelos jangadeiros, a pouco mais de um metro de minha barraca e o barco inflável, que habitualmente ficava na areia, na parte mais elevada da praia, estava flutuando, lá no meio da lagoa. Quanto ao barco ser arrastado para

o mar, tudo bem, mas ficamos sem entender como é que aquelas ondas, geralmente pequenas, trouxeram uma âncora do fundo do mar até a porta de meu dormitório.

Caso nº 4 – Um dia eu estava pescando (com a autorização de Zelinha, é claro) numa das lagoas próximas ao acampamento. Estava sentado na beirada da pedra, utilizando uma linha de mão, com chumbada na ponta e usando como isca um pequeno crustáceo, do qual retirei a casca. Em poucos minutos peguei um peixinho, um “sargento”, que devia ter uns 12 centímetros de comprimento. Cortei o sargento, e usei uma parte dele como nova isca, na intenção de pegar um peixe maior e coloquei o pedaço restante no chão, bem ao meu lado. Alguns instantes depois senti uma forte lufada de vento nas costas e verifiquei que o pedaço do peixe tinha desaparecido. Olhei em volta e não havia ninguém por perto. Olhei pra cima e descobri o ladrão, uma enorme fragata magnificens, com seu bico agudo e encurvado ganhando altura e levando minha isca. É incrível como uma ave que tem mais de um metro de envergadura dá um mergulho daqueles, apanha no chão o que lhe interessa e imediatamente retorna às alturas, sem tocar uma única pena no meu corpo.

Caso nº 5 – Normalmente eu era o primeiro a acordar. Um dia, abrindo a porta de minha barraquinha de dormir, vi um navio (uma fragata da Marinha) bem perto do Atol. Um pouco mais distante estavam dois pequenos barcos pesqueiros clandestinos, iguais a muitos outros que sempre apareciam por lá. Corri para a barraca principal e liguei o rádio de VHF marítimo no canal de chamada e lá estava o NAPACO ⁽⁴⁸⁾ chamando pela fiscal Maurizélia Brito, a nossa Zelinha. Atendi ao chamado e fui acordar a Zelinha, que veio imediatamente. O operador do navio perguntou então se o pesqueiro “fulano de tal” estava autorizado a pescar na área do Atol. Zelinha informou que ninguém tinha tal autorização e que toda a pesca realizada por ali era ilegal. O operador agradeceu a informação e disse que o barco pesqueiro seria imediatamente apreendido. A essa altura o pequeno barco já tinha se afastado e estava a grande distância. Começou a perseguição e o navio patrulha, com seus motores bem mais possantes, ia pouco a pouco encurtando a distância. E nós, lá nas areias da Ilha do Farol, ficamos assistindo “de camarote” aquela cena de perseguição marítima, até o momento da abordagem. Os coitados dos pescadores não tinham a mínima chance de fugir.

(48) - NAPACO – **NA**vio **PA**trulha **CO**steiro - Embarcação da Marinha que faz o patrulhamento da costa brasileira

Caso nº 6 – Certo dia, quando já estávamos perto da data do retorno, Zelinha me pediu para enviar ao Gilberto Sales, o chefe dela na REBIO, uma relação do material a ser trazido na próxima vinda do Delícia. O aprovisionamento do Atol era tarefa dela, quando estava no continente, mas daquela vez, ela estava ausente e a aquisição de mantimentos e outros materiais deveria ser feita pelo próprio chefe. Consciente de suas obrigações, ela preparou uma lista minuciosa, que incluía itens como feijão, macarrão, óleo 2 tempos, gás butano, caçarola, gasolina, coador de café, etc. Falei com Karl pelo rádio, na faixa de 40 metros, e ele se prontificou a fazer a mensagem chegar ao seu destino imediatamente. Eu ia lendo pausadamente a lista ao microfone e Karl ia anotando tudo, quando de repente alguém (algum radioamador novato, certamente) interrompeu nosso QSO, raivosamente, acusando-nos de estar “fazendo comércio” na faixa, o que é ilegal. Expliquei ao companheiro que não era nada disso, que eu estava numa ilha, numa reserva biológica do IBAMA, e que o material que estava solicitando se destinava à sobrevivência da equipe de fiscalização. Ele parece que não se convenceu, mas nos deixou terminar o comunicado. Um pouco depois, escutei o colega acusador já em contato com outros radioamadores e ele fazia comentários maldosos, dizendo, com toda a convicção, que tinha flagrado uma transação comercial entre um radioamador de Natal e um tal de HOTEL DAS ROCAS. A gente encontra pessoas maldosas e despreparadas em todo lugar, até mesmo nas faixas destinadas ao radioamadorismo.

Caso nº 7 – Na verdade não foi bem mais um caso a ser contado, mas um programa diferente: um passeio de barco a motor na grande lagoa central do atol, em horário de maré baixa. Zelinha um dia nos convidou para conhecer melhor o grande lago que ocupa a maior parte do atol, o qual, nos horários de baixa-mar aprisiona, durante algumas horas, grande quantidade de peixes, tubarões, arraias e tartarugas. A profundidade é pequena, variando entre 2 a 4 metros, e a água, muito clara, permite visibilidade total. Circulando a baixa velocidade, víamos cardumes coloridos de peixes pequenos, alguns barracudas⁽⁴⁹⁾ de bom tamanho e várias tartarugas de porte médio. Mais adiante avistamos um pequeno grupo de tubarões-lixia, ou lambarus e Zelinha passou a segui-los, aumentando gradativamente a velocidade do motor. Pouco a pouco eles foram se dispersando, até que só restou um, o maior deles, nadando à nossa frente, aumentando cada vez mais a velocidade de fuga. O motor do inflável já estava em sua velocidade máxima, e o tubarão continuava nadando à

(49) - *Barracuda – peixe agressivo e voraz, que pode chegar até os 2 metros de comprimento.*

nossa frente. De repente ele deu uma rabanada, fez uma curva de 180 graus, passando de volta ao lado de nosso barco, em direção à parte central da lagoa. Como não podíamos fazer manobra igual, nos demos por vencidos e rindo bastante, voltamos a navegar em baixa velocidade, até localizar uma tartaruga verde ⁽⁵⁰⁾ enorme que, nadando bem mais lentamente que o tubarão, tentava se afastar de nós, que a deixamos nadar até cansar. Esgotada pelo esforço, ela parou e ficou boiando na superfície. Equipados com nossos óculos de mergulho, caímos na água e fomos brincar com aquele bicho enorme, cuja carapaça parecia um fusca achatado, e que devia pesar perto de 200 quilos. Foi uma pequena aventura que não hei de esquecer jamais.

Com tanta coisa fora do comum acontecendo, os dias iam passando rapidamente, nossa gasolina ia se acabando, forçando-nos a passar cada vez mais tempo com o rádio desligado. Além disso, o gerador apresentava mais e mais defeitos. Eis que um dia, por volta das 8 horas da manhã, vimos um veleiro vermelho que se aproximava, vindo da direção de Fernando de Noronha. Era o Delícia. Quando ele chegou ao local de ancoragem, Zelinha já estava a caminho, no barco inflável.

Pouco tempo depois ela retornou, trazendo o comandante Zeca e mais três pessoas, dois homens e uma mulher. Zeca fez as apresentações, começando pela moça, que se chamava Benedita, era belga e trabalhava numa empresa em Belém do Pará, onde residia há alguns anos. O homem mais velho era o namorado dela, um empresário paulista, que estava patrocinando aquela viagem turística, e o terceiro personagem era um jovem estudante paranaense, chamado Fausto, que viajava com eles de carona.

A moça falava português com sotaque bastante carregado, mas perfeitamente compreensível, e todos eles estavam visitando o nordeste brasileiro pela primeira vez. Ficaram encantados com o atol e fizeram questão de percorrer todos os pontos onde o acesso era possível, tirando fotos e mais fotos. Dividimos com eles o nosso almoço e Zelinha foi deixá-los de volta no Delícia na maré alta seguinte.

O comandante Zeca foi embora, prometendo vir nos apanhar nos próximos dias. Nossa permanência no Atol estava se prolongando por mais tempo do que o previsto, mas tínhamos de nos conformar. O único que vez por outra demonstrava intranquilidade era André, cujas férias estavam quase terminando e ele tinha de voltar ao trabalho.

(50) - *Tartaruga verde (Chelonia mydas)* Espécie muito comum. Pode alcançar até 250 kg.

Ainda tínhamos alguma gasolina, mas as baterias estavam praticamente esgotadas e o gerador tinha pifado de vez. Retiramos, desmontamos e recolocamos o carburador várias vezes, mas o gerador não “pegava”. Para não perder totalmente contato com o continente, apelamos para o único recurso possível, naquelas circunstâncias: levamos uma de nossas baterias para junto da torre do farol automático e depois de uma boa limpeza nos painéis solares, fizemos a ligação dos mesmos à nossa bateria, que começou a receber e acumular energia. Dois dias depois, quando a bateria já apresentava carga suficiente, instalamos uma antena dipolo para 40 metros com uma das extremidades presa à torre de alumínio e a outra ponta amarrada às ruínas da casa do faroleiro. Levamos o rádio para lá, e assim conseguimos voltar a falar com os colegas de Natal e Fortaleza, fazendo contatos curtos, para evitar que a bateria gastasse com rapidez a carga elétrica conseguida com tanta dificuldade.

Na manhã do dia 7 de agosto o Delícia apontou no horizonte e pouco tempo depois ancorava no local de costume. Zelinha e André foram logo para lá, levando boa parte de nossa bagagem. Eu fiquei cuidando da embalagem dos últimos objetos e carregando os volumes para o ponto de atracação do barco inflável.

Zelinha retornou logo depois trazendo a nova equipe, que era composta de um funcionário do IBAMA e quatro estudantes da UFRN, dois rapazes e duas moças. As moças eram as mesmas que foram minhas companheiras na primeira viagem ao Atol, Marta e Sandra.

Os cumprimentos foram rápidos, e logo nos despedimos, embarcando, sem perda de tempo, o restante de nossa bagagem. Dispondo de pouco tempo para fazer a travessia da barreta, o funcionário do IBAMA nos acompanhou até o barco, para trazer de volta o inflável. E logo depois o Delícia tomou o caminho de volta a Natal.

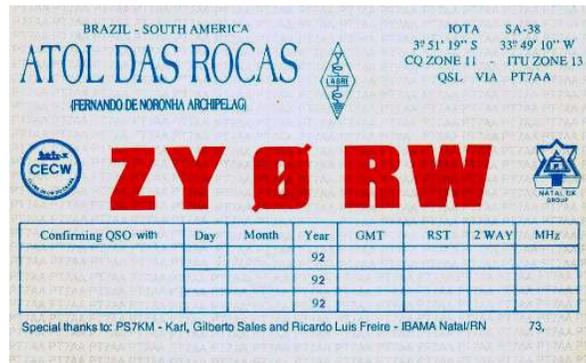
A viagem transcorreu tranqüila e chegamos a Natal depois da meia-noite. Dormimos o restante da madrugada ali mesmo na embarcação atracada no pier, e pela manhã, quando Karl veio nos apanhar, tratamos logo de colocar nosso material a bordo do Gol, seguindo viagem para Fortaleza, sem perda de tempo. André já tinha ultrapassado o período de férias e tinha pressa em se apresentar de volta ao trabalho no DNOCS. Nossa permanência no Atol fora de 21 dias, uma semana a mais que o tempo inicialmente previsto e meu companheiro tinha realmente que se apressar.

No dia seguinte, feitas as contas, verifiquei que tínhamos realizado 2.643 contatos, número bem razoável, tendo em vista as dificuldades que tivemos de enfrentar com gerador e baterias.

E assim chegou ao fim minha segunda viagem ao Atol das Rocas, um lugar hostil e malcheiroso e ao mesmo tempo lindo, maravilhoso, onde a natureza se mostra em toda a sua plenitude.

Hoje, na parede de meu “shack”, tenho uma porção de fotografias no tamanho 30x23 cm. e todas elas mostram cenas de cada uma de minhas expedições. Perto delas, acima do relógio, tenho um pequeno pedaço avermelhado de coral, do tamanho de uma laranja, um pedacinho do Atol, em formato de coração, que me faz sempre lembrar os dias maravilhosos que passei por lá.

O indicativo de André mudou e atualmente é PT7ZZ. Ele sempre lembra com saudade os dias de permanência no Atol e pretende ainda voltar lá, em uma nova expedição radioamadorística.



O Qsl da expedição

Galeria de fotos



André, junto ao Delícia



Tino e André montando antena



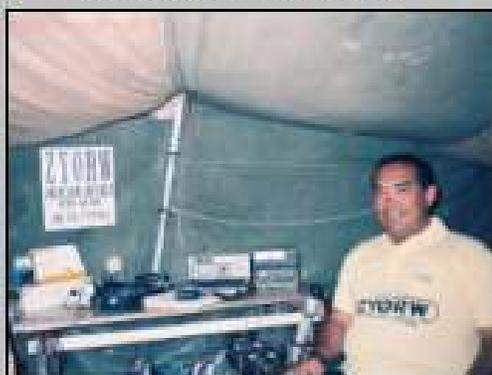
Junto ao inflável e às antenas



Na frente da barraca



Tino no shack



André no shack



André limpando painéis solares



Estação montada junto ao farol

OITAVA EXPEDIÇÃO

ROCHEDOS DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO

3 a 8 / Ø2 / 1994 – (IOTA: SA Ø14)

(Minha segunda expedição aos Rochedos)

Desde 1993, não satisfeito com os resultados obtidos na primeira viagem realizada em 1989, Karl cultivava o projeto de uma segunda expedição aos Rochedos de São Pedro e São Paulo. Ele incluía nesses planos operar na faixa de 6 metros e pretendia também levar equipamentos e antenas adequadas para a operação via satélite, em 2 e 10 metros.

A comunicação radioamadorística através de satélites sempre foi escassamente utilizada no Brasil, e nunca tinha sido realizada a partir daquele local tão ermo e distante, considerado pelo DXCC como uma “entidade” separada do continente, como já sabemos. Para executar essa nova modalidade de comunicação, ele contava com a colaboração de dois novos participantes, PS7RT, Ricardo e PS7JN, Joaquim Neto. E naturalmente contava comigo como seu confiável e infalível acompanhante.

Ricardo e Joaquim Neto, ambos filhos de radioamadores de Natal, eram rapazes bem jovens, que tinham recebido seus indicativos há pouco tempo, mas eram bastante atuantes na área dos DX, tinham bons conhecimentos de inglês, construíam suas próprias antenas, além de se dedicarem com afinco e entusiasmo às comunicações via satélite, através das faixas de VHF.

Graças à amizade que cultivava com o pessoal da Nortepesca S/A, Karl vinha mantendo contatos freqüentes com os administradores da empresa, visando conseguir autorização para sermos transportados para os rochedos numa próxima oportunidade, em algum barco que fosse pescar por lá. Com o transporte garantido, teríamos condições de efetuar uma nova operação com despesas bem menores.

Finalmente chegou a ocasião favorável, quando a pesca comercial do atum na área do rochedo se tornou viável, graças à presença de enormes cardumes, abundância essa que permitia a captura de peixes em grandes quantidades, o que compensava as despesas de viagem, que são normalmente bastante elevadas, por conta da distância e conseqüente consumo elevado de combustível.

O atum, também chamado de albacora, é uma espécie de peixe migratório, que em certas épocas do ano migra em grandes cardumes, fugindo das águas frias do Atlântico

Norte, para se alimentar e procriar em águas mais quentes do hemisfério sul. Os Rochedos de São Pedro e São Paulo ficam bem no meio de uma de suas rotas, e é um local de parada dos cardumes em movimento. Devido a alta piscosidade da área, aquelas rochas são um local de pausa obrigatória para esses cardumes, podendo ser comparado a um restaurante de beira de estrada, onde eles estacionam por algum tempo, para reabastecimento e descanso.



Nossa oportunidade de viajar de carona aconteceu no início de 1994, quando Karl foi avisado para se preparar para a viagem, pois a Nortepesca estava programando para muito breve, a saída de duas de suas embarcações, os barcos Rainha do Mar e o Rio Turi (foto ao lado).

Rapidamente tomamos as providências que ainda faltavam, uma das quais era a obtenção de licença da ANATEL para o uso de indicativos especiais. Os escolhidos foram ZYØSK para SSB e ZYØSP para telegrafia.

O Rainha do Mar, um barco pequeno, saiu no dia 27 de janeiro e levou Ricardo e uma parte do nosso material. Nessa mesma data eu cheguei a Natal, de carro, levando toda minha tralha. Contando com o valioso auxílio de Leopoldo, PS7JS e de alguns outros colegas, Karl, Joaquim Neto e eu passamos a tomar as últimas providências para o nosso embarque imediato, pois o Rio Turi já estava sendo abastecido.

Algumas compras ainda precisavam ser feitas e parte do equipamento ainda estava para ser empacotado. Os rádios tinham de ser embalados, um a um, em sacos de plástico reforçado, que, depois de vedados cuidadosamente com fita adesiva plástica, eram novamente colocados em outra embalagem, igualmente reforçada e vedada. Tudo isso para proteger ao máximo os equipamentos contra a água salgada do mar. Era também muito importante não esquecer de levar sacos plásticos extras e alguns rolos de fita adesiva para repetir essa operação, ao término da expedição.

O dia 28 foi de grande movimentação para nós, que pouco a pouco fomos acumulando todo nosso material na garagem de Karl, o local mais apropriado para reunir tudo, visto que o ancoradouro onde estava atracado o Rio Turi, mesmo contando com vigilantes da Nortepesca, não era local bastante seguro e confiável.

29 de janeiro – data da partida

Finalmente chegou o dia da partida, 29 de janeiro. O comandante da embarcação, pelo que nos foi informado, era o mestre Manoel, um morenã de gestos rudes e jeito decidido, que estava sempre usando grandes óculos escuros e que impunha indiscutível respeito e autoridade sobre o restante da tripulação. Logo que chegamos ao cais, pela manhã ainda cedo, ele nos informou que podíamos trazer o material para bordo, pois o Rio Turi sairia para o mar no final da tarde.

Por volta do meio-dia já estávamos com toda nossa carga acumulada nas proximidades do barco (foto ao lado) e somente aguardávamos as ordens do comandante Manoel para colocar tudo a bordo.

Pouco a pouco fomos nos ambientando com os preparativos para a partida, conhecendo os pescadores, nossos companheiros de viagem e nos adaptando às regras vigentes em barcos de pesca.



O Rio Turi era um barco de madeira que devia ter uns quinze metros de comprimento por uns três e meio de largura. Na parte traseira havia uma cabine de dois andares, sendo a parte mais baixa destinada aos alojamentos da tripulação e a cozinha. Acima dela, de tamanho bem menor, ficava a cabine de comando, com o leme, o GPS, o rádio de VHF marítimo e o beliche do comandante Manoel. Essa parte superior era rodeada por uma amurada de madeira, que guarnecia não só a cabine de comando, mas também delimitava e protegia a área que servia para a circulação das pessoas.

Por detrás dessa cabine, também cercado pela amurada, havia um espaço normalmente utilizado para o transporte de bóias, cordas, tubos de gás e os equipamentos de salvatagem. O comandante Manoel havia mandado colocar uma lona cobrindo precariamente essa parte do barco e nos informou que ali seriam nossas acomodações durante a viagem. Era o nosso apartamento cinco estrelas, a melhor opção de acomodação que eles tinham condição de nos oferecer a bordo. O local descrito pode ser localizado na foto da página anterior, onde se observa perfeitamente a cobertura de lona azul.

Rapidamente os marinheiros colocaram nossa bagagem a bordo, deixando-nos somente com os colchonetes e a bagagem de mão. Eles acomodaram nossos volumes, da melhor maneira possível, no reduzido espaço livre entre os beliches da tripulação, ocupando boa parte do corredor e atravancando a estreita e única passagem que havia por lá. Era ali o

único lugar protegido da maresia, “disponível” a bordo. Os geradores e os botijões de gasolina foram amarrados à amurada, bem na proa do barco e cobertos com uma de nossas lonas. Nesse mesmo local estavam também amarrados uma catraia ⁽⁵¹⁾ que seria utilizada para o nosso desembarque e mais quatro covos (armadilha de pesca formada por telas de arame armadas em paus e munidas de sapatas de chumbo) destinados à captura de lagostas. A pesca de lagosta é proibida lá na área do rochedo, mas o Rio Turi tinha autorização do IBAMA para usar esses covos, com o objetivo de trazer algumas lagostas para fins de pesquisa na UFRN.

Pouco depois chegou um caminhão trazendo tijolos de barro, desses de seis furos usados para construção de paredes, que foram arrumados e ocuparam quase todo o convés. Era uma carga que o Rio Turi ia transportar para Fernando de Noronha. Uma maneira de faturar um dinheirinho a mais.

Subimos para o nosso “poleiro”, onde não atrapalhávamos a movimentação e o trabalho dos tripulantes e ficamos aguardando a hora da partida.

Exatamente às dezesseis horas do dia 29 de janeiro de 1997, uma quarta-feira, saímos do porto e só então notamos que o Rio Turi estava rebocando uma outra embarcação, um barco pesqueiro de Fernando de Noronha que tinha vindo a Natal para reparos e que tinha um cachorro como único tripulante. Era outra maneira de ganhar uma “grana” extra.

31 de janeiro

Por causa da lentidão provocada pelo barco rebocado, chegamos a Fernando de Noronha às 11,45 do dia 31/1, após uma viagem perturbada por algumas horas de enjôo e vômito, que não nos permitiram qualquer tipo de alimentação. Quando faltava ainda uma milha para chegarmos ao porto, Joaquim Neto resolveu ir para o convés e caiu ao mar quando descia a escada, causando grande alvoroço entre os tripulantes. Felizmente ele não se machucou e conseguiu subir para a embarcação que vinha a reboque, passando a fazer companhia ao cão, durante o percurso até o cais. Por gozação, nós dizíamos que agora o barco rebocado transportava dois cachorros!

No porto, fomos recebidos alegremente por André, PYØFF, que nos convidou para o almoço em sua casa. Utilizando um telefone público que recentemente havia sido instalado no local, fizemos ligações a cobrar para nossas famílias e depois pedimos permissão ao

(51) *Catraia = Pequena jangada, movida a remo, muito útil na operação de desembarque.*

comandante Manoel para aceitar o convite de André. Ele nos liberou por algumas horas e nos dirigimos os três para a residência de nosso colega, onde fomos tratados regiamente.

Depois da excelente refeição, André nos levou de volta ao cais, onde verificamos que a carga de tijolos já havia sido retirada do barco, e o convés agora estava quase totalmente livre. Fizemos algumas fotografias e no final da tarde reiniciamos nossa viagem rumo aos Rochedos.

Choveu muito durante toda a noite, escura como breu. A lona que cobria nossa “suíte presidencial” não era suficiente para nos livrar da enorme quantidade de água que caía do céu e isso atrapalhou muito o nosso repouso. O melhor lugar para nos abrigar, passou a ser a cabine do comandante, onde ficamos conversando baixinho com o timoneiro, enquanto o comandante Manoel dormia a sono solto.

A chuva e o vento agitavam muito o mar, e a embarcação jogava para todos os lados. Felizmente não estávamos mais enjoando e suportávamos bem aqueles solavancos. A chuva, um verdadeiro temporal, era acompanhada de muitos trovões e relâmpagos e através da vidraça da cabine nós víamos alguns raios que caíam lá no horizonte, bem à nossa frente, onde a tempestade parecia ser muito mais forte. Era para ali, para aquela região onde caíam os raios, que nós estávamos indo.

Nossa permanência na cabine, conversando com os pescadores, permitiu que conhecêssemos melhor vários dos homens a bordo. Alguns eram bem jovens, mas todos eram veteranos na arte da pesca e conheciam bem o trabalho que faziam. Eles se interessavam muito em saber o que íamos fazer lá nas rochas e nos prestaram muitas informações sobre nossa embarcação, esclarecendo muitas de nossas dúvidas. Uma das informações que nos deram foi que, naquela viagem, o Rio Turi tinha dois comandantes. Um se chamava João Batista e era um cidadão que já tínhamos visto na hora do embarque e que permanecia o tempo todo no alojamento. Ele era possuidor do documento exigido pela Capitania dos Portos que o capacitava a comandar embarcações, mas não tinha experiência nenhuma no trabalho de um barco pesqueiro. Ele não fazia absolutamente nada e estava ali somente para oficializar o cumprimento da lei. O outro era o Manoel, homem de poucas letras, mas profundo conhecedor dos segredos da navegação pesqueira, principalmente na área do Rochedo de São Pedro e São Paulo. Era ele quem de fato comandava o Rio Turi, sendo muito respeitado por todos.

Um dos tripulantes era muito simpático, conversador e prestativo. Ele se chamava Gedeão, aparentava ter uns trinta anos de idade, usava barba fechada, demonstrava sempre

uma enorme disposição para o trabalho, tinha boa conversa e evidenciava ter muita facilidade para fazer amigos. Foi ele o nosso principal interlocutor durante toda a viagem.

1 de fevereiro

O quarto dia de nossa jornada amanheceu ensolarado e com mar calmo. Pouco antes do meio-dia, quando resolvemos fazer nossa primeira refeição a bordo, descobrimos que não tínhamos, em nossa sacola de objetos pessoais, os pratos e colheres que precisaríamos usar. Esses objetos de uso individual eram altamente necessários, naquela ocasião, pois o cozinheiro é responsável apenas por fazer e servir a comida e depois lavar as panelas e acessórios utilizados na cozinha. Cada um cuida, portanto, de seu prato e de sua colher. É claro que tínhamos tais objetos em nossa bagagem, mas estavam guardados em um dos volumes, em algum lugar do barco.

Tivemos que aguardar que alguns pescadores terminassem de comer e se dispusessem a nos emprestar seus pratos, o que felizmente aconteceu logo em seguida, resolvendo assim o problema. Num barco pesqueiro como aquele não existe um local próprio para as refeições. Cada um pega seu prato (sempre de plástico), vai até a cozinha, e o cozinheiro coloca nele a comida. Depois cada um escolhe um lugar, geralmente sentado no piso do convés, ou de pé encostado a uma das paredes externas, e come à vontade. O barco balança o tempo todo e o correto é comer utilizando uma colher, porque, naquela situação, é muito complicado pensar em utilizar garfo e faca. Não dá mesmo.

A comida de bordo, embora preparada de maneira precária, em uma cozinha diminuta e de aspecto imundo, nos pareceu simplesmente deliciosa. Terminada a refeição, usamos um balde para apanhar água do mar e lavar os pratos, antes de devolvê-los aos seus legítimos donos.

No final das tarde começou a chover novamente e tivemos outra noite escura e tempestuosa, com fortes ventos, trovões, relâmpagos e mar agitado, o que obrigou novamente o nosso deslocamento para a cabine do piloto, em busca de abrigo. E os raios continuavam riscando a escuridão lá na frente, onde o céu e o mar se misturavam.

2 de fevereiro

Dia dois de fevereiro, domingo. O mar foi pouco a pouco se acalmando e passamos a ter muito bom tempo. De acordo com nossos planos, esse teria sido o dia ideal para o início de nossas transmissões lá no Rochedo, mas infelizmente ainda estávamos no caminho. Manoel, usando seus inseparáveis óculos escuros, consultou o GPS, como sempre

fazia, e nos informou que avistaríamos o rochedo na parte da tarde. Finalmente estávamos quase chegando lá.

Exatamente as 15,32 alguém avistou um pontinho escuro no horizonte e imediatamente todos os tripulantes passaram a transportar coisas para o convés, preparando-se já para sua primeira noite de pescaria.

Era noite escura, quando chegamos ao nosso destino. Várias outras embarcações já estavam em atividade pelas imediações, inclusive o Rainha do Mar, onde estava o Ricardo, que gritou o nome de Karl, quando passamos por perto. Manoel assumiu o timão e o controle da embarcação, dando início à pescaria. Os tripulantes passaram a guarnecer suas posições no convés enquanto Karl, Joaquim Neto e eu nos posicionamos na amurada de madeira, na frente da cabine de comando, na parte superior do barco, num local onde não iríamos atrapalhar o trabalho dos pescadores e de onde podíamos observar em posição privilegiada, tudo que acontecia à nossa volta.

As luzes foram então acesas e iluminaram não só o convés, mas também o mar à nossa volta. Eram lâmpadas bem fortes e estavam espalhadas por todo o barco, havendo inclusive lâmpadas instaladas nas pontas de alguns mastros que se projetavam para fora da embarcação, que nos permitiam ver, com toda a clareza, a movimentação dos peixes na superfície do mar à nossa volta.

O mar parecia ter adquirido vida. Era tão grande a quantidade de peixes-voadores que afloravam à superfície, atraídos pelas luzes, que mal dava para ver a água do mar. Eles nadavam e voavam freneticamente à nossa volta. A maior parte desses peixes tinha cerca de vinte e cinco centímetros de comprimento e centenas deles se projetavam velozmente para fora da água, ora chocando-se contra o casco do barco, ora caindo no convés, sendo que alguns chegavam mesmo a passar, planando, por cima do Rio Turi, indo cair no mar do lado oposto. Tínhamos de ter cuidado e até nos esquivar às vezes, para não sermos “atropelados” por eles.

O trabalho dos pescadores era perfeitamente coordenado e eles se utilizavam de alguns objetos para o bom desempenho de seus afazeres.

Alguns homens tinham uma das mãos protegida por uma “luva” improvisada, feita com um pedaço de câmara de ar de automóvel e usavam grossas linhas de mão com um grande anzol na extremidade, tentando capturar os peixes maiores, que podiam pesar mais de cem quilos. Outros, utilizando longas varas de bambu providas de redes de nylon numa

das extremidades, chamadas de jererés ⁽⁵²⁾, retiravam peixes-voadores do mar e colocavam essas iscas vivas ao alcance dos companheiros que empunhavam as linhas de pesca.

De vez em quando um atum era capturado e os coletores de iscas trocavam imediatamente as tais varas compridas, por outras varas mais curtas que tinham ganchos de ferro em uma das pontas, conhecidas como “bicheiros” e arrastavam o peixe para cima rapidamente. O pescador colocava outra isca em seu anzol e voltava ao seu trabalho, enquanto os auxiliares retiravam as vísceras do peixe que era imediatamente levado à câmara frigorífica, um porão refrigerado à base de gelo moído. Essa tarefa era feita com muita rapidez e não chegava a demorar mais que um minuto.

Depois de algumas horas de intensiva pescaria, as coisas foram se acalmando, a quantidade de peixes à nossa volta foi diminuindo e a captura de atuns começou a rarear.

O comandante Manoel resolveu então colocar os covos no fundo do mar, o que permitiria mais espaço livre no convés. A profundidade do oceano naquela região é muito grande, chegando a quatro mil metros, por isso os covos teriam de ser colocados bem próximos ao paredão de pedras, onde a profundidade é de apenas alguns metros. Com as luzes já apagadas e agora envolto pela absoluta escuridão da noite, Manoel dirigiu o barco para o rochedo, e passou a navegar quase colado às pedras, em busca de um local adequado.

Na cabine de comando, Karl e eu, nervosos com aquela perigosíssima situação, onde uma colisão com as rochas parecia iminente, demonstramos nosso receio ao comandante Manoel, que pilotava o barco com aparente displicência.

Ele parecia estar perfeitamente calmo e simplesmente falou: “Deixa comigo, eu sei o que estou fazendo”. Foi nessa situação que nos parecia extremamente arriscada, que compreendemos por que a tripulação o chamava de Manoel Maluco, quando ele não estava por perto.

Colocados os covos num local onde a profundidade era de mais ou menos vinte metros, o Rio Turi voltou às águas mais profundas, onde continuou a pescaria que, a partir de então, mostrou-se pouco produtiva. Karl, Neto e eu fomos então dormir um pouco, pois queríamos estar em forma no dia seguinte, quando faríamos o desembarque.

(52) *Jereré - Espécie de rede em formato cônico, presa a um semicírculo de ferro ou madeira, provido de um cabo longo, usada para a pesca de camarões e peixes miúdos. O mesmo que landuá*

3 de fevereiro

Amanheceu o dia 3. Dia claro, com mar calmo, tempo ideal para um desembarque perfeito. A catraia foi colocada no mar e alguns dos tripulantes, principalmente o Gedeão, demonstravam grande satisfação em nos ajudar. Por ser pequena, a catraia tinha pouca capacidade de carga, portanto tínhamos de fazer várias viagens, detalhe que parecia não incomodar nem um pouco o nosso catraieiro Gedeão.

A primeira viagem foi para apanhar o Ricardo e seu material no Rainha do Mar, ancorado ali perto. Depois, a catraia dirigiu-se à ilha levando um outro pescador, o Edvan, para ajudar na descarga dos nossos objetos e os geradores. Karl acomodou-se como pôde entre os volumes e seguiu também nessa viagem, sendo o primeiro de nós a desembarcar. Era dele a missão de fotografar a chegada do restante do pessoal e da carga. Na viagem seguinte foi a vez de Neto e Ricardo seguirem para as rochas, para ajudar Edvan a fazer o transporte dos objetos para a parte mais alta.

Depois de tudo ter sido pouco a pouco levado para a ilha, chegou a minha vez. A montagem das antenas e da barraca estava à minha espera. Todas as idas e vindas da catraia transcorreram tranquilamente, sem qualquer problema. Estávamos tendo muita sorte desta vez.

Contando sempre com o auxílio dos pescadores, levamos o restante do material para o local mais alto da pedra, perto da base de alvenaria, onde um dia existiu um farol, e iniciamos a montagem da barraca, a instalação das antenas e geradores e as ligações das baterias e dos rádios.

A barraca foi montada de modo bem simples. Apenas uma lona colocada sobre alguns caibros apoiados a uma das grandes pedras ali existentes. O espaço interno era bem reduzido, principalmente porque a pedra que servia de apoio ocupava boa parte da área coberta. Não havia muito espaço disponível, apenas o essencial para a colocação dos rádios sobre algumas tábuas que foram apoiadas nos caixotes que serviram de embalagem para o material, durante a viagem, e que agora serviriam de mesas para os equipamentos e assentos para os operadores. O espaço disponível dentro da barraca era muito reduzido e infelizmente não íamos poder colocar duas estações no ar, como era nossa intenção.

Montamos inicialmente duas antenas, a tribanda vertical da Electril (10, 15 e 20 metros), e a dipolo (V invertido) para 40 metros, cujo centro estava precariamente atado a um caibro, na parte mais alta, acima da base de alvenaria do farol inexistente.

Terminamos essa primeira etapa da montagem já com o sol a pino, sob um calor de mais de 40 graus. Estávamos esgotados e famintos, pois até então tínhamos apenas bebido água, muita água. Fomos então para a “piscina” natural na parte mais baixa do rochedo, aproveitando o horário de maior volume de água, proporcionado pela maré alta. Nos momentos em que a maré atinge seu auge, a água do mar entra por uma fenda entre as pedras, atravessa toda a parte baixa da rocha e escoava para a cratera central, formando uma pequena cachoeira no local onde fizemos nosso desembarque horas antes. A água em movimento por sobre o rochedo se mantém em temperatura agradável, proporcionando um banho bem reconfortante.

Voltamos então ao topo do rochedo e improvisamos nossa cozinha. Era apenas um fogãozinho a gás, de duas bocas, colocado numa pequena reentrância da rocha, que nos pareceu ser o local mais protegido do vento, que nessa ocasião era brando. As tampas de dois de nossos caixotes e o próprio botijão de gás butano formaram um anteparo protetor, que permitiram a Karl (investido agora nas funções de mestre-cuca), preparar uma panela de arroz. Abrimos duas latas de feijoada em conserva e desfrutamos uma refeição que parecia a coisa mais deliciosa do mundo.

Por volta das duas da tarde, (16,00 hs. zulu), Karl deu partida no gerador e sintonizou o rádio nos 40 metros. Era hora de dar nossas notícias aos amigos e familiares. O primeiro contato foi com PS7AAH, de Natal, que após alguns telefonemas para as residências dos expedicionários natalenses, gentilmente se encarregou de entrar em contato com colegas de Fortaleza, para encaminhar notícias minhas aos meus familiares.

Trocamos então para a antena vertical e Karl passou para a banda de 15 metros, onde a propagação parecia estar oferecendo as melhores condições. Pelo menos para a Europa e o Caribe.

Quatro horas depois, já com mais de 400 contatos registrados, Karl, que usava o indicativo ZYØSK, resolveu descansar um pouco e eu assumi os controles da estação, agora em telegrafia, utilizando o indicativo programado, ZYØSP. O mundo todo já sabia que estávamos no ar e era muito grande o número de estações que atendiam. Fiquei ali enfrentando o “pile-up” até a meia-noite, quando, esgotado e com forte dor nas costas, entreguei os pontos. Mesmo tendo de dormir ao relento, utilizando apenas um colchonete colocado sobre as pedras, algumas horas de sono proporcionariam um repouso bastante reparador.

4 de fevereiro

Nesse dia, bem cedinho, Karl reiniciou a operação em fonia, enquanto Neto, Ricardo e eu montávamos e instalávamos as antenas de VHF para operação via satélite e a direcional de três elementos para a banda de 6 metros.

O rádio de seis metros foi colocado na barraca e permaneceu ligado o tempo todo, mas infelizmente não se escutou, durante os dias que estivemos em atividade, nenhum sinal de qualquer estação, apenas o QRM característico da faixa vazia, sem qualquer condição de propagação.

O radinho de VHF, por falta de espaço, foi colocado fora da barraca, quase em baixo da antena, sobre a base de alvenaria do antigo farol. Neto e Ricardo se revezavam na escuta, mesmo sabendo que, por causa da distância que nos separava do resto do mundo, seria muito difícil, quase impossível, manter contato com qualquer outra estação. O certo seria consultar a tabela e aguardar o horário da passagem dos satélites de comunicação sobre a nossa região, para então posicionar a antena, mesmo de forma manual e precária, para procurar segui-lo em sua órbita durante o tempo disponível, não mais que alguns minutos de cada vez. Os satélites se deslocam com muita rapidez e às vezes passam a pouca altura do horizonte, o que torna o acompanhamento difícil e a tarefa um pouco complicada.

Essa seria a primeira tentativa de se promover uma operação via satélite, operando a partir dos Rochedos de São Pedro e São Paulo. Os inúmeros radioamadores que se dedicam a esse tipo de comunicação tinham, portanto, enorme interesse no êxito dessa atividade, pois isso proporcionaria a oportunidade para muitos deles fazerem contato, pela primeira vez, com mais uma entidade do DXCC.

Embora esse tipo de comunicação exista desde 1961, quando radioamadores americanos, através da AMSAT – Amateur Radio Society Corporation, colocaram em órbita o primeiro satélite da série Oscar, (o Oscar 1 ou AO-1), a modalidade nunca interessou muito aos radioamadores brasileiros, mas é bastante difundida na Europa, na Ásia e principalmente nos Estados Unidos. Com o passar do tempo, alguns satélites mais modernos foram sendo lançados pela AMSAT, para suprir as necessidades tecnológicas que foram surgindo e, na prática, passaram a substituir os mais antigos, obsoletos, com suas baterias já esgotadas e, conseqüentemente, postos fora de uso.

Naquele ano de 1994, os satélites mais usados eram o Oscar 10 (AO-10), cujo lançamento foi em 16/6/1983 e o Oscar 13 (AO-13), lançado em 15/6/1988. Era através deles que Karl, Neto e Ricardo pretendiam, nessa expedição, falar com o mundo inteiro.

À tarde, quando houve uma passagem do satélite AO-10, cuja altura em relação à Terra oscila entre 4.000 e 35.000 quilômetros, Ricardo e Neto conseguiram sintonizá-lo sem dificuldade e realizaram muitos contatos, principalmente com estações européias. Logo depois, quando houve uma passagem favorável do Oscar 13 (AO-13), que gira ao redor da Terra numa órbita elíptica alongada que vai dos 720 a 38.000 km, eles conseguiram novamente fazer vários QSOs. No final do dia eles estavam muito entusiasmados com seu desempenho, pois tinham anotado nada menos de 85 contatos realizados via satélite, uma proeza para aquelas precárias condições.

À tarde recebemos a visita de um grupo numeroso de pescadores, não só do Rio Turi e do Rainha do Mar, mas também de outras embarcações. Eles trouxeram peixe assado e cozido, um pouco de arroz e algumas lagostas. Os covos já tinham sido retirados do fundo do mar e, segundo nos disseram, não havia nenhuma lagosta nos dois primeiros, enquanto o terceiro aprisionou 16 e o quarto capturou mais de duzentas, o que nos pareceu um fato inexplicável, pois todas as armadilhas tinham sido colocadas no mesmo ponto, praticamente lado a lado.

Durante o tempo que os pescadores permaneceram nas rochas, eu assumi os controles do rádio, enquanto Karl, nosso homem de relações-públicas, conversava e bebericava com eles, que chegaram a consumir duas das garrafas de cachaça que levamos justamente com essa finalidade.

No decorrer do dia inteiro e entrando pela noite até a madrugada, enquanto as condições de propagação permitiram e aproveitando que não houve chuva, Karl e eu nos revezamos nas bandas de HF ⁽⁵³⁾, ele em SSB e eu em telegrafia, realizando mais de 1.000 contatos. A expedição estava correndo muito bem, de acordo com nosso desejo e nossas expectativas.

5 de fevereiro

Nas primeiras horas do dia 5, antes mesmo do nascer do sol, Karl reiniciou a operação utilizando apenas a carga da bateria. O ruído do gerador em funcionamento era muito alto e ele não queria perturbar o sono dos companheiros.

(53) - HF (High frequency) Alta frequência. Segmento do espectro de radiofrequência que vai de 3 a 30 Megahertz e que cobre as faixas mais usadas no radioamadorismo.

Mais tarde, já com todo mundo acordado, Karl resolveu dar uma parada para preparar o café e Neto se propôs a dar partida ao gerador, um Honda 300, pequeno, mas suficiente para carregar nossas baterias. Isso era tarefa minha, mas o colega, no afã de ser útil, tomou a iniciativa e desceu rapidamente para o local onde os geradores estavam, num pequeno patamar entre as pedras, um pouco mais abaixo.

O pequeno Honda era um gerador já bem antigo, mas tinha sido revisado antes de nossa viagem e trabalhava perfeitamente bem. Já tinha funcionado perfeitamente até altas horas da noite anterior e estava em perfeitas condições de continuar em serviço. Neto aproximou-se do gerador e, num movimento estabanado, deu um puxão tão forte na cordinha que dava a partida, que a mesma se quebrou dentro do aparelho, lá junto à roldana que faz o motor funcionar. E assim, além da perda de tempo para fazer a troca dos motores, nós ficamos desfalcados de um ótimo gerador. E então começaram nossos problemas. Foi essa nossa primeira bronca.

Trocamos as ligações e pusemos em uso o outro gerador, que também foi revisado antes da viagem, um Yamaha de 1.500 watts, que, por ser de maior potência, consumia mais combustível. Ele funcionou bem durante algumas horas, mas depois apresentou um pequeno vazamento no carburador, causando desperdício de combustível. Desligamos o gerador, desmontamos parcialmente o carburador e fizemos uma limpeza interna que aparentemente deixou o problema resolvido. E assim contornamos nossa bronca número dois.

Tentamos então resolver o problema da cordinha do Honda 300, na intenção de recolocá-lo em atividade. Mesmo sem ferramentas apropriadas e sem ter uma bancada, ou um local próprio para fazer esse tipo de serviço, desmontamos parte do gerador, tentando alcançar a roldana, mas infelizmente tivemos que desistir, para não correr o risco de danificar seriamente o equipamento.

Continuamos a operação, mesmo desconfiando que o Yamaha pudesse nos deixar na mão a qualquer momento. Na parte da tarde, quando Neto, Ricardo e eu estávamos um pouco afastados, e Karl estava operando dentro da barraca, o Yamaha deu uma rateada e inexplicavelmente acelerou ao máximo, com um barulho incrível. Karl gritou por nós, mas não havia ninguém por perto, para desligar o motor. Desesperado com a situação, Karl saltou de onde estava para o patamar inferior, caindo de mau jeito sobre os pedregulhos e fraturando um dos dedos do pé direito. Rapidamente ele conseguiu desligar o gerador, mas ficou estropiado e sentindo muitas dores. Infelizmente não havia a menor condição de prestar a ele a assistência médica que o caso exigia. Essa seqüência de acontecimentos

desagradáveis já estava comprometendo seriamente nossa expedição. Já nem sabíamos mais onde terminava uma bronca e começava outra.

Após uma pequena pausa, mesmo com o pé doendo e inchando muito, Karl continuou no rádio, usando só a carga da bateria, enquanto Neto e eu procurávamos uma solução para a pane do gerador. Posto a funcionar novamente, ele se comportou normalmente por algum tempo, mas logo apresentou outro defeito. Dessa vez foi um vazamento no tanque de combustível, avariado por causa da vibração do aparelho. A gasolina respingava sobre a parte mais quente do motor, e isso, sem dúvidas poderia contribuir para um incêndio, ou coisa assim.

Desligamos novamente o gerador e desconectamos o tanque de gasolina. Colocamos um balde de 20 litros, utilizado para o transporte de combustível, sobre uma pedra mais elevada e de lá, utilizando uma mangueira de plástico, restabelecemos a alimentação de combustível para o carburador, resolvendo assim o problema. A partir de então, redobramos nossa atenção com o gerador. Sempre ficava alguém perto dele, que passou então a funcionar normalmente.

Na tarde desse dia, recebemos outra visita dos pescadores. Eram somente tripulantes do Rio Turi e em número bem menor. Karl, com o pé avariado, não pôde dar muita atenção a eles, que compreenderam e lamentaram nossa problemática situação. Achando que o Yamaha não ia dar conta do recado, pedimos a eles que levassem para o barco uma das baterias, que já estava praticamente descarregada, para que fosse ligada ao gerador do barco durante a pescaria da noite. Eles prometeram trazê-la de volta no dia seguinte, devidamente carregada. Esse seria o nosso último recurso para manter a expedição em funcionamento, caso o gerador pifasse de vez.

Nessa mesma tarde, Neto e Ricardo fizeram muitos contatos via satélite, perto de 200, a maior parte com estações da Europa. Enquanto isso, Karl e eu operamos muito pouco nas bandas de HF, aproveitando apenas os momentos de melhor propagação e utilizando baixa potência, para economizar a carga da bateria.

6 de fevereiro (último dia da operação)

No dia seguinte, como de costume, Karl reiniciou a operação antes de o sol nascer. Pouco depois pusemos o gerador para funcionar e ficamos atentos a qualquer problema. O consumo de gasolina era muito elevado e nossa preocupação tornou-se obsessiva, pois tínhamos levado apenas 60 litros, que estavam sendo queimados com muita rapidez.

As condições de propagação nesse dia estavam péssimas e o nosso desempenho caiu bastante.

Após pouco tempo de funcionamento, o gerador parou outra vez e nós não conseguimos mais resolver a situação. Nosso segundo gerador tinha ido para o bebeléu. Desconsolados, voltamos a operar apenas com a carga acumulada existente na bateria, aguardando com ansiedade o retorno dos pescadores trazendo a outra bateria já carregada.

De acordo com a tabela que tínhamos em nosso poder, estava previsto para esse dia um posicionamento do AO-13 no apogeu, isto é, na parte da órbita em que ele fica mais distante da Terra, (aproximadamente 38.000 km), numa situação que poderia permitir contatos com estações japonesas, durante aproximadamente 12 minutos. Sabíamos que esse raro momento estava sendo aguardado com ansiedade por inúmeros radioamadores nipônicos e nós, mesmo atravessando uma fase de sérios contratemplos com geradores e baterias, estávamos ansiosos pela chance de contatar, em VHF, com estações localizadas do outro lado do mundo.

Os pescadores retornaram ao rochedo bem a tempo, trazendo a bateria carregada. Neto posicionou as antenas para a direção recomendada pelas instruções que tinha em mão e ficamos aguardando a chegada do grande momento.

Finalmente chegou a hora prevista. De repente começamos a escutar estações japonesas nos chamando. Durante longos minutos tentamos manter contato com algumas delas, mas infelizmente não conseguimos estabelecer nenhum. Alguma coisa estava errada, e nós não tínhamos tempo nem condições de verificar o que era. Minutos depois, para nossa decepção, as estações japonesas sumiram, tão rapidamente como apareceram. Nada mais havia a fazer.

A partir daí passamos a operar muito pouco, aproveitando apenas os momentos de melhor propagação e com baixa potência, pois a carga de uma bateria, mesmo uma de 160 amperes como a nossa, só é suficiente para umas poucas horas de uso. Quando sua carga esgotasse, teríamos de parar nossa atividade radioamadorística e aguardar os pescadores trazendo a outra, no dia seguinte.

Não tínhamos mais pressa nenhuma. Fizemos contato com colegas do continente e pedimos que divulgassem ao resto do mundo, a nossa situação. Fizemos ainda algumas dezenas de contatos, mas sem estímulo, sem qualquer entusiasmo. Nossa expedição tinha de ser encerrada. O melhor seria manter uma bateria disponível para os contatos com o

continente e desistir dos DX. Pelo menos continuaríamos a fornecer notícias a nossos familiares.

Como nada mais havia a fazer, iniciamos a desmontagem das antenas e começamos a mandar nosso material para o barco, sempre que possível. Os pescadores colaboravam bastante, sempre que iam nos visitar. Ficamos só com o essencial para nossa subsistência e para os contatos com os colegas do continente e gastávamos o tempo tirando fotografias ou em banhos na nossa “piscina” particular.

Dois dias depois, no dia 8/2, logo pela manhã, fomos informados que o barco tinha terminado a pescaria e que deveria iniciar a viagem de retorno a Natal por volta do meio-dia. Eles tinham capturado, em cinco noites de pescaria, cerca de 24 toneladas de pescado e a câmara frigorífica já estava lotada. Diferentemente de nós, eles tinham feito um excelente trabalho.

Grande parte de nossos equipamentos já estava a bordo e o transporte do restante do material foi bastante rápido. Tristes e decepcionados iniciamos o caminho de retorno, que durou mais três dias, amargando o fraco resultado da nossa viagem.

ZYØSK-SP

ST. PETER & ST. PAUL ROCKS
 16° 07' 56"N - 149° 20' 27" W
 IRL 03 - CD 11 - 000A 28 1A - 110C 42 30 00a

ZYØSK - ZYØSP
 (No. 1P2AR - 1P2AW - 1P2T1 - 1P2AA)

CONFIRMING QSL WITH

| MODE |
|------|------|------|------|------|------|------|
| AM | DM | SSB | SSB | SSB | SSB | SSB |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

QSL SPECIAL THANKS
 Northrop SA - Poly Antennas - Unicom Radio
 Crew members of The Tort & Parrot on May - Sergey Shtal
 PS1AB PS1AD PS1BI PS1BO PS1CL PS1DL PS1EN PS1FM PS1GW PS1HW
 PS1IV PS1JZ PS1QA PS1RB PS1SD PS1TC PS1UH
 JAVOK JACPA JOUNI JAKPZ JEXHC JAVRZ JXNED
 W1STG W8ARTI W8WOC W1TAM W8SP W8MNO
 Operated in partnership with IRL 03/000P

O QSL da expedição

Galeria de fotos



Cmt. Manoel, Karl e Tino



Nosso alojamento a bordo



Joaquim junto aos atuns



O local do desembarque



Iniciando montagem da barraca



A barraca



Abastecendo o gerador



Karl operando em SSB



Tino em telegrafia



Joaquim e Ricardo na antena VHF



Tentando consertar gerador



Visita dos pescadores

NONA EXPEDIÇÃO

ILHA DO CAJU

9 a 12 / 11 / 1995 - (IOTA: SA Ø72)

No final do mês de outubro de 1995 recebi um telefonema de Teresina, Piauí. Era meu amigo Jesus, PS8ET, que me convidava para fazer parte de uma expedição do Teresina DX Group à Ilha do Caju, no Delta do rio Parnaíba. Aceitei o convite na hora.

Jesus era um dos membros do Teresina DX Group, entidade informal, como o nosso ForDX, um grupo coirmão que há muitos anos reúne os principais radioamadores piauienses amantes dos contatos a longa distância e aficionados de expedições radioamadorísticas.

Esse grupo já tinha realizado diversas expedições a outras ilhas do Delta e há bastante tempo vinha tentando conseguir autorização para operar a partir da Ilha do Caju, uma ilha particular, transformada pelos proprietários em um verdadeiro santuário ecológico, onde preservação e respeito à natureza são as palavras de maior importância e a entrada de visitantes é rigorosamente controlada pelos habitantes e principalmente pelos atuais componentes da família Clark, donos do lugar há mais de um século.

A Ilha do Caju faz parte do município de Araiõeses-MA, e dista cerca de 50 km da cidade de Parnaíba-PI. Sua área é de mais de 10 mil hectares, metade dos quais é composta por mangues, dunas e lagoas. Suas coordenadas geográficas são: 2° 44' de latitude Sul e 42° 2' de longitude oeste.

Atualmente funciona ali uma pousada, cujo prédio principal

é uma velha casa de fazenda, que dizem ter sido utilizada por padres jesuítas, quando trabalhavam na catequese dos índios Tremembés, lá pelo século XVIII. Falam também os moradores do lugar, que os jesuítas saíram de lá expulsos por ordem do marquês de Pombal, que mandou confiscar os bens dos jesuítas no Brasil. Dizem ainda que, antes de partir, os jesuítas enterraram todo o ouro que tinham e que esse tesouro está desaparecido



até hoje. (Caso você não saiba muito bem quem foi o Marquês de Pombal, veja nota no final deste relato, página 158).

Desde os anos finais do século XIX a ilha do Caju pertence à família Clark, cujo patriarca, James Frederick Clark, um inglês, dono da Casa Inglesa (empresa importadora e exportadora da cidade de Parnaíba), tinha arraigado espírito ecológico, não permitindo mais que as árvores fossem derrubadas nem que fossem feitas queimadas, sempre procurando fazer com que o local retornasse às suas condições primitivas, de perfeita harmonia com a natureza. Seus descendentes continuaram agindo da mesma maneira. Por isso, até os dias atuais, em toda a extensão da ilha, onde áreas de vegetação e mangues se misturam a restingas e dunas enormes, existem várias plantas que em outros locais estão ameaçadas de extinção. Também é muito comum se avistar inúmeros animais que ali vivem em total liberdade.

Andando-se pelas trilhas arenosas da ilha, pode-se encontrar a qualquer momento diversos bichos como jacarés, raposas, veados, iguanas, tucanos, macacos, pica-paus, tatus, marrecas, colhereiros, tartarugas, além de bandos de guarás (*Eudocimus ruber*), pássaro de coloração vermelha, também conhecido como guará-pitanga ou íbis escarlate, muito comuns na região.

Jesus e seus companheiros do Teresina DX Group, que em ocasiões passadas tinham feito várias expedições a outras ilhas do delta, como Ilha Grande de Santa Isabel, Ilha das Canárias e Ilha dos Poldros, vinham há bastante tempo tentando conseguir autorização da atual administradora da ilha, Ingrid Clark, bisneta do inglês, para ativar mais essa ilha, que é conhecida como a mais bonita e conservada da região.

Finalmente essa permissão foi concedida e o grupo formado por Jesus- PS8ET, Raimundo Júnior- PS8DX e João Neto-PS8PY, resolveu me convidar para fazer parte da equipe de operadores e escolheu o período de 9 a 12 de novembro de 1995, que incluía um fim de semana completo, para a realização da expedição.

Eu já conhecia o Delta, pelo menos parte dele, pois ali estive dois anos atrás, quando realizei a expedição à ilha de Santa Isabel, relatada em capítulo anterior. Devo lembrar que a ilha de Santa Isabel pertence ao estado do Piauí, enquanto todas as demais fazem parte do Maranhão.

Após alguns telefonemas para acertar detalhes, Jesus e eu combinamos nos encontrar em Parnaíba-PI, na manhã do dia 9 de novembro de 1995, na residência de um casal de radioamadores, nossos amigos: Morel - PS8JP e Teresinha - PS8YL.

Viajei de ônibus até Parnaíba, onde cheguei ao raiar do dia combinado. Morel estava à minha espera na estação rodoviária e me levou para sua casa, onde aguardamos a chegada do restante dos operadores.

Às dez horas em ponto, os companheiros piauienses chegaram, a bordo de uma Van contratada pelo Governo do Estado do Piauí através da PIEMTUR, que gentilmente colaborou com a expedição, fornecendo o transporte. Vim a saber depois que essa regalia foi obtida graças ao empenho de Jaime - PS8CH.

Sem perda de tempo, embarquei no veículo e nos dirigimos imediatamente para o Porto dos Tatus, na ilha de Santa Isabel, local de onde saem todas as embarcações que circulam pelo Delta. Lá nos esperava uma chalana ⁽⁵⁴⁾ de nome “Pinda”, também a serviço da Piemtur, que é a Empresa de Turismo do Estado do Piauí.



A viagem durou pouco mais de duas horas. Apesar da falta de conforto da chalana, cujos assentos eram apenas algumas pranchas de madeira, tipo “pau de arara”, o tempo passou rápido e tudo transcorreu sem qualquer incidente, sendo tudo bastante divertido, graças à alegria contagiante dos rapazes do Piauí.

Ao chegarmos ao atracadouro, fomos recebidos por um funcionário da pousada, que nos transportou através do areal, a bordo de uma carreta rebocada por um trator, até o nosso destino final, uns dois quilômetros ilha adentro. (Foto)



A carreta puxada pelo trator

Lá chegando, fomos calorosamente recepcionados por Ingrid Clark, pessoa muito gentil e educada, que

mandou que fôssemos acomodados em dois chalés, deixando-nos inteiramente à vontade para fazer a instalação das antenas, do gerador e dos rádios. Era época de baixa estação e havia alguns chalés disponíveis.

Logo em seguida conhecemos o marido de Ingrid, um espanhol simpático e prestativo, chamado Mário. Ele administrava o estabelecimento juntamente com a esposa e tinha a fama de ser um excelente “chef” de cozinha. Demonstrando muita disposição e espírito aventureiro, ele estava sempre por perto quando precisávamos de ajuda.

(54) – Chalana – Embarcação de pequeno porte, movida a motor, comum na região.

Iniciamos imediatamente a montagem da antena direcional de três elementos, uma 3DX3 da Electril ⁽⁵⁵⁾ que levamos, a qual foi colocada sobre um poste de quatro metros de altura. Em seguida colocamos uma dipolo para 40 metros, que ficou mais ou menos com a mesma altura em relação ao solo. Ao lado de um dos chalés colocamos também uma antena vertical, uma DXV-8, enquanto João - PS8PY filmava e fotografava tudo.

Depois de um lanche reforçado no restaurante, a operação foi iniciada por volta das 16 horas, quando Jesus sintonizou a faixa de 20 metros e lá encontrou o colega PP5LL – Lira, de Florianópolis–SC, comandando uma turma de radioamadores brasileiros que aguardava o início de nossa operação. Lira é um dos grandes entusiastas dos diplomas IOTA e DIB ⁽⁵⁶⁾ e então começou a “festa”, cujo principal protagonista era nossa estação, identificada pelo indicativo especial ZWØC (zulu whiskey zero Charlie).

A operação prosseguiu, ora em SSB, ora em CW, até as 21 horas, quando tivemos de fazer uma paradinha para ligar o nosso gerador.

A pousada dispõe de um gerador que fornece energia a todas as suas dependências das 7 horas da manhã às 9 da noite, mas a equipe piauiense veio prevenida e trouxe um pequeno gerador Honda de 500 watts, para utilização nos horários de desligamento da energia local.

Ficamos no ar enquanto a propagação e nossa disposição permitiram. Mais ou menos à meia-noite resolvemos parar, para um merecido descanso. Tinha sido um dia muito atribulado e estávamos exaustos.

Nos dias seguintes, sexta e sábado, a expedição continuou de forma tranqüila, tanto em SSB como em telegrafia. Um dos momentos de maior satisfação foi quando nossa estação, operada por Raimundo Júnior – PS8DX, foi contestada pelo colega PY1DHK, Bruce Clark, o pai de Ingrid, o dono da ilha, que cumprimentou a todos nós, desejando boa sorte e sucesso na expedição.

Os operadores se revezavam em turnos de quatro a cinco horas e os que estavam de folga aproveitavam para passear e conhecer as belezas da ilha.

Numa dessas ocasiões, enquanto Jesus e Raimundo Júnior ficaram no chalé operando em SSB, João Neto e eu fomos fazer um reconhecimento do local, tirar fotos e visitar o lado da ilha que é banhado pelo mar. O sol já estava a pino e a areia nos caminhos

(55) – *Electril. – Fábrica paulista de antenas.*

(56) *DIB - Diploma de Ilhas Brasileiras. Semelhante ao IOTA.*

por onde tínhamos de andar era escaldante. Mesmo calçando chinelos, tínhamos que procurar pisar nos poucos tufos de capim que encontrávamos, para poder agüentar a caminhada naquele chão, que parecia em brasa.

Quando as refeições eram anunciadas, íamos ao restaurante, que fica na velha casa, cuja foto podemos ver ao lado. Comida excelente, serviço de primeira.

Verificamos então que nesse momento, eram poucos os hóspedes da pousada e que eram todos estrangeiros. Um deles, um suíço, estava ali há mais de três meses. O garçom nos disse que nos períodos de alta estação a casa fica lotada de gente de fora, principalmente europeus e que a lista de reservas é sempre muito concorrida.



O prédio principal da pousada

Tudo o que é servido e todo o material utilizado na pousada é trazido de fora, principalmente de Parnaíba. Isso quer dizer que a movimentação de embarcações para o transporte de mercadorias é rotineiro e bastante oneroso. Além do mais, o consumo de combustível para o funcionamento do gerador é bastante elevado, sendo que toda essa despesa tem de ser repassadas aos hóspedes. Por esse motivo, os preços ali vigentes são mais altos que os cobrados habitualmente nos estabelecimentos hoteleiros da região.

A quase totalidade dos hóspedes, como já foi dito, é composta por estrangeiros. Por essa razão, a tabela exposta na portaria e o cardápio do restaurante apresentam preços em dólar, o que de início chegamos a estranhar.

Dia 12, último dia da expedição. Aproveitamos as primeiras horas do dia para aumentar o número de QSOs e já começamos a nos preocupar com a desmontagem das antenas, que é o trabalho mais pesado e demorado. A chalana ficou de nos apanhar ao meio-dia e não tínhamos tempo a perder.

A primeira antena a ser retirada foi a DXV-8, que foi devidamente acomodada em sua embalagem de PVC. Em seguida botamos abaixo a 3DX3, a mais volumosa e trabalhosa. Ficamos então utilizando somente a dipolo, que nos permitia operar unicamente em 40 metros, faixa de alcance limitado, que nos permitia falar apenas com estações do nordeste brasileiro.

Durante toda a manhã, quem nos deu grande auxílio no trabalho de desmontagem, foi Mario, o marido de Ingrid. Disposto e simpático como sempre, ele nos ajudou bastante.

A hora de nossa partida estava se aproximando e finalmente tivemos de retirar também a dipolo e embalar o rádio. A expedição estava terminada.

Após mais um lanche, acertamos nossas contas com a tesouraria da pousada, agradecemos o belo desconto que nos foi concedido e fomos colocar toda nossa tralha no alpendre de um dos chalés, onde ficamos aguardando o transporte para o atracadouro, o que seria feito, como supúnhamos, pela carreta rebocada pelo trator.

Mas o trator não apareceu. Foi aí que Mário tirou da garagem um jipe, com tração nas 4 rodas e nos disse que ele pessoalmente iria nos conduzir até o porto e que tudo seria levado em apenas uma viagem.



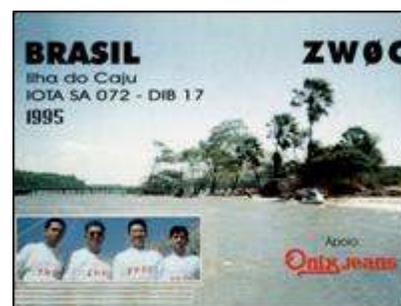
O veículo que iria nos transportar era um jipe sem capota, mas que tinha em seu devido lugar a estrutura de ferro para sustentar a lona. Amarramos o tubo de PVC, a 3DX3 bem como o mastro na traseira do carro, e nos acomodamos da melhor maneira possível, com o restante do material no colo.

Mário sentou-se ao volante e disparou pela trilha de areia, acelerando o veículo, sem pena nem dó. Nós nos segurávamos onde era possível e procurávamos nos manter em nossos lugares. Os três que estavam na parte traseira do jipe eram os que tinham menos apoio e que mais sofreram na viagem, enquanto o carro sacolejava e se deslocava em alta velocidade, rompendo o areal. Ninguém queria demonstrar, mas todos quatro estavam apavorados com aquela situação.

A viagem foi rápida. Alguma coisa entre 5 e 10 minutos. Minutos medonhos, que pareceram uma eternidade.

A chalana Pinda já nos esperava no ancoradouro. Tinha chegado há poucos minutos e já estava preparada para retornar a Parnaíba. Colocamos nossa bagagem a bordo e tomamos o rumo de volta para casa.

Em Parnaíba nos separamos. Na estação rodoviária embarquei para Fortaleza, enquanto os companheiros seguiram na van para Teresina.



O QSL da expedição

Dias depois Jesus me informou por telefone que realizamos na operação da ilha do Caju 1.615 QSOs. Número bastante satisfatório para uma expedição de fim de semana numa ilha que não tem status de “entidade” do DXCC e desperta interesse apenas para os participante do I.O.T.A.

Galeria de fotos



Chegada em Parnaíba



Jesus pilotando a chalana



Chegando à Ilha do Caju



O desembarque



Ingrid Clark recepciona operadores



Um dos chalés



Jesus em SSB



Os operadores e a 3DX3



Tino em telegrafia



Quem foi o Marquês de Pombal

Poderoso político português na época do Brasil Colônia

Durante muito tempo o ouro do Brasil sustentou o luxo e o esbanjamento da corte de Dom João V. Quando, em 1750, o rei morreu, Portugal encontrava-se em grave crise econômica. O novo rei, Dom José I (1750-1777), nomeou como primeiro-ministro Sebastião de Carvalho e Melo, o futuro Marquês de Pombal, que durante 27 anos comandou a política e a economia portuguesa. Ele reorganizou o Estado, criou companhias monopolistas de comércio e reprimiu manifestações populares, como a revolta contra a Companhia das Vinhas, no Porto, em 1757.

No final de 1755, após um grande terremoto que atingiu Lisboa, recebeu do rei mais poderes para reconstruir a cidade e a economia do país, que estava à beira da falência.

A colônia (o Brasil) era peça importante na política econômica de Pombal. Além da criação de companhias de comércio, que, privilegiadas pelo monopólio, tinham liberdade de taxar os preços de compra e venda dos produtos, houve o aumento da cobrança de impostos, na região das Minas, onde foram criadas as casas de fundição e fixadas quotas anuais de produção de ouro.

Pombal consolidou o Tratado de Madrid, que ampliava as fronteiras, tanto no Norte quanto no Sul, entrando em confronto direto com as missões jesuíticas.

Acusando os jesuítas de conspirar contra o Estado, expulsou-os de Portugal e de seus domínios em 1759, confiscando seus bens. A França, a Espanha e os demais países europeus adotaram a mesma medida, e o próprio Vaticano extinguiu a ordem em 1773.

O controle das missões passou para os funcionários do governo. As capelas tornaram-se paróquias, com vigários nomeados pelo rei; os indígenas deveriam deixar de ter “nomes bárbaros”, passando a ter nomes portugueses; as línguas nativas foram proibidas e a língua portuguesa tornou-se obrigatória. Os caciques viraram capitães e juizes, e as lideranças passaram a ser exercidas por vereadores municipais. Todos os indígenas, a partir daquele momento, se tornariam cidadãos portugueses.

Na visão de Portugal, este seria o fim do “atraso” no Brasil, mas na realidade foi um grande prejuízo para os povos indígenas. Todos os índios, entre treze e sessenta anos, tinham de trabalhar metade do ano quase de graça para os colonos, e cada aldeia devia ter soldados portugueses para “manter a ordem”. O que produziam devia ser vendido, mas quase sempre eram roubados pelos comerciantes desonestos.

A educação, que no Brasil era quase inteiramente de responsabilidade dos jesuítas, sofreu um grande recuo. Vinte anos após a expulsão, em toda a Bahia, por exemplo, não havia mais que dois professores. Várias escolas foram fechadas e as bibliotecas dos conventos foram abandonadas ou destruídas.

Texto extraído de artigo na Internet no site

<http://www.ilhadocaju.com.br/novailha1.htm>

DÉCIMA EXPEDIÇÃO

ARQUIPÉLAGO DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO

3 a 14 / Ø2 / 1997 – (IOTA: SA Ø14)

(Minha terceira expedição aos Rochedos, agora chamados oficialmente de Arquipélago)

Precisávamos voltar ao Rochedo, que agora se chamava Arquipélago de São Pedro e São Paulo (veja nota no final da pág. 127). Isso era o que Karl e eu pensávamos e pretendíamos fazer. Nossas duas primeiras expedições não tinham nos proporcionado os resultados desejados, principalmente por causa das dificuldades que não fomos capazes de vencer e dos grandes desafios que ali tivemos de encarar a todo momento.

Em Natal-RN Karl mantinha contato permanente com seus amigos diretores da Nortepesca S/A e em Fortaleza eu dava tratos à bola para minimizar os persistentes problemas que nos afligiram nas viagens anteriores.

Eram dois os obstáculos mais importantes a superar: alojamento e suprimento de energia, ou, melhor dizendo, barraca e gerador.

As lonas que tínhamos usado até então não tinham se mostrado capazes de enfrentar, com eficiência, os fortes ventos e as inesperadas chuvas que ali acontecem quase diariamente e que nos deixavam em permanente estado de preocupação.

Os geradores que foram por nós levados, pertenciam a amigos prestativos, que faziam questão de nos ajudar. Mas eram equipamentos bastante usados, que podiam apresentar defeito a qualquer momento, mesmo tendo passado por cuidadosas revisões de manutenção antes das viagens.

O primeiro problema parecia ser o mais fácil de resolver. Já conhecíamos bem o local do acampamento, já sabíamos as medidas da pequena área disponível e já tínhamos sofrido muitas vezes com as condições adversas do tempo, cujas mudanças são inesperadas e frequentes. Bastava agora “bolar” uma barraca capaz de suportar tais situações.

E foi isso o que de imediato procurei fazer. Rabisquei vários projetos de uma barraca leve e bem simples, que não ocupasse muito espaço durante o transporte, que não precisasse de fixação por amarração quando fosse armada e que não custasse muito dinheiro. Enfim, uma barraca descartável, pois não haveria real necessidade de trazê-la de volta, após o uso.

Várias foram as idéias que me ocorreram, mas a decisão final aconteceu quando resolvi usar as cantoneiras de um velho armário de aço, que juntamente com alguns pedaços de madeira formariam uma armação bem simples, de forma piramidal, com 2x2 metros na base e um metro e oitenta de altura. A parte de cima, o “teto” da barraca teria um metro e vinte centímetros de comprimento e apenas 50 centímetros de largura. Duas traves laterais com aproximadamente 90 centímetros de altura, permitiriam a fixação de uma tabua a guisa de mesa e um outro apoio lateral mais baixo servia para sustentar outra peça de madeira, que seria o assento do operador. Todo o peso dos rádios, do operador e da bagagem guardada dentro da barraca serviria para prender a estrutura ao chão, o que daria total segurança contra os ventos fortes.

As dimensões da barraca permitiriam que um de nós dormisse sobre um colchonete no chão, enquanto o outro operasse o rádio e a altura era suficiente para que ficássemos de pé dentro dela. Outra característica importante era que o “teto” diminuto evitaria o acúmulo de água de chuva, além de permitir a rápida colocação de uma lona extra, em caso de necessidade.

O material para cobertura da armação seria tecido emborrachado, impermeável, do tipo normalmente usado em toldos, e a lona do lado oposto à entrada seria fixada apenas por presilhas, que permitiria abertura parcial ou total remoção, para ventilação, em questão de segundos.

Comprei alguns metros de madeira barata, do tipo usado para caibros, adquiri também pregos e parafusos e após umas duas horas de trabalho, munido de um serrote e uma furadeira elétrica, a armação estava pronta e aprovada. O problema número um estava assim superado.

O outro problema era mais difícil de resolver, porque a decisão mais lógica seria a compra de um gerador novo, despesa essa difícil de aceitar, considerando-se que o aparelho não teria mais função nenhuma depois da expedição. Além do mais, gerador de energia é um equipamento muito pouco usado, desde que as redes de distribuição de eletricidade passaram a abastecer todos os lugares. Não seria nada fácil, portanto, revendê-lo depois

Iniciei minhas pesquisas pelas páginas amarelas da lista telefônica, depois passei a procurar anúncios nas revistas noticiosas semanais, como a VEJA e a ISTO É. Fiz ligações telefônicas para muitas lojas e representantes comerciais, à procura de ajuda. Naquela época não tínhamos a eficiência da Internet, que hoje tanto nos ajuda a resolver todos os problemas. O jeito era garimpar informações com obstinação e paciência.

Fui ao centro da cidade muitas vezes, apenas para ver as vitrines de lojas de venda de ferragens, máquinas e equipamentos elétricos, conversar e pedir dicas. Os geradores que encontrei à venda eram todos de grande potência, enormes, pesados e muito caros. O tempo ia passando e eu não encontrava maneira de resolver o problema.

Um dia, retornando para casa, dirigindo por uma larga avenida que faz parte do meu roteiro usual, vi de relance um arado atrelado a uma espécie de trator bem pequenino, na frente de uma loja de venda de material destinado à agricultura, do outro lado da rua. Essa loja nunca tinha chamado minha atenção antes, mas naquele momento, não sei por que, resolvi dar uma olhadinha por lá. Fiz o retorno, peguei a pista em sentido contrário e estacionei meu carro junto ao tratorzinho.

Entre no salão de exposição da loja, um galpão bem grande, onde estavam expostos muitos artigos para uso agrícola, como tubos para irrigação, aparelhos para aplicação de pesticida, peças de reposição para tratores, arados, arame farpado, ferramentas, etc. No meio de tudo aquilo, alinhados no chão, estavam diversos motores de dois tempos, da marca Branco, alguns deles acoplados a pequenas bombas centrífugas, para tirar água de poço. Era uma sugestão do fabricante, para utilização daquele produto, que estava sendo oferecido por um preço especial.

Foi então que me ocorreu uma idéia sobre uma coisa que eu ainda não tinha pensado. Posso até dizer que naquele momento deu “aquele estalo”, ou “caiu a ficha”, como se fala por aí e reconheci de pronto que nós não estávamos precisando de um gerador, mas simplesmente de um carregador de bateria.

Sempre utilizamos baterias de caminhão para alimentar os rádios, em nossas expedições. A saída de 220 volts dos geradores utilizados até então, serviram apenas para a iluminação noturna, para ligar o ventilador ou, eventualmente, o ferro de solda. A saída de energia que realmente utilizávamos o tempo todo era a de 12 volts, para manter as baterias carregadas. Enfim, nós não precisávamos realmente de 220 volts.

Lembrei-me então que o sistema de geração de energia através de alternadores movimentados pelos motores dos automóveis tem-se demonstrado comprovadamente eficiente através dos anos, e que a mesma coisa certamente aconteceria quando um alternador fosse acoplado a um daqueles motores, desde que o número de rotações por minuto fosse aproximadamente o mesmo.

O dono da loja, interessado pelo assunto, veio conversar comigo e logo mandou chamar o chefe da oficina de manutenção. Caso a idéia fosse válida, eles teriam mais uma aplicação para os motores que estavam vendendo.

O mecânico gostou da idéia e se ofereceu para cuidar pessoalmente do assunto e o proprietário gentilmente se prontificou a acompanhar de perto o trabalho, dispondo-se também a não cobrar as despesas adicionais de material e mão-de-obra. Comprei um dos motores e o no mesmo dia levei para eles um alternador semi-novo que adquiri.

Três dias depois voltei à loja para apanhar o meu “carregador de baterias”. O mecânico tinha feito a instalação de polias para controlar o número final de rotações por minuto e construído uma sólida armação de ferro, fácil de ser transportada, tal qual eu tinha recomendado. Após alguns testes, ficou comprovado que eu tinha “acertado na mosca”. O aparelho funcionava perfeitamente e estava assim resolvido o problema número dois.

Durante os meses em que a expedição estava sendo planejada, Karl e eu trocamos muitos telefonemas. Ele me mantinha sempre informado sobre suas negociações com o pessoal da Nortepesca e dos barcos, e estava sempre atualizado com as providências que eu tomava aqui em Fortaleza. Num desses contatos combinamos de levar conosco, além do novo carregador de bateria que eu havia comprado, um gerador Yamaha de 1.500 watts, o mesmo que nos deixou na mão na expedição anterior. Ele já estava consertado e poderia ser bastante útil, principalmente por ser de fácil manuseio e já nosso velho conhecido.

Finalmente, nos primeiros dias do novo ano, Karl foi informado pelo pessoal da empresa que a data provável da saída seria o dia 20 de janeiro. Era tempo de embalar cuidadosamente todo nosso equipamento e de tomar todas as providências que ainda faltavam. Uma das providências mais importantes era requerer à ANATEL licença para os indicativos especiais que iríamos usar, que seriam ZYØSK (para fonia) e ZYØSG (para CW).

Dias depois Karl tomou conhecimento que viajaríamos no barco Alfa, comandado pelo mestre Edmilson, que já estava tomando todas



as providências necessárias à pescaria e que, por motivos de força maior, teve de fazer alguns adiamentos quanto à data de nossa saída. Finalmente, no dia 28 de janeiro de 1997, aproximadamente às 13 horas, Karl me telefonou avisando que o barco sairia no dia seguinte. Como eu já estava com tudo preparado, foi só colocar o material a bordo de meu carro, despedir da família e, por volta das 15 horas, tomar o rumo de Natal-RN

Sete horas mais tarde, após quase 600 quilômetros de estrada, cheguei à residência de meu companheiro. Apesar do avançado da hora, saímos para comprar alguns mantimentos, prevendo que o tempo seria muito curto no dia seguinte.

Nas primeiras horas do dia 29 já estávamos tratando de comprar o restante do material de nossa lista, enchemos de água potável dez garrações de plástico que Karl já havia providenciado e transportamos toda a tralha para o píer da Nortepesca, onde o pesqueiro Alfa estava atracado. Isso foi feito em meu automóvel, e tivemos de fazer várias vezes o percurso compreendido entre a casa de meu companheiro e o barco.

Por volta do meio-dia estávamos com tudo a bordo, prontos para a viagem, mas, após algumas horas de ansiosa espera, o comandante Edmilson nos avisou que teria de adiar a saída para o dia seguinte, por causa de algum problema havido no abastecimento da embarcação. Retornamos à residência de Karl, jantamos e tratamos de dormir bastante, para estarmos em plena forma no dia seguinte.

Logo no início da manhã do dia 30, quinta-feira, retornamos ao cais. Não tínhamos a menor idéia do horário que o Alfa estaria em condições de sair. O melhor que tínhamos a fazer era ficar perambulando por ali enquanto a tripulação cuidava de seus afazeres.

Aguardando pacientemente o horário da partida, revisamos cuidadosamente nossa lista de apetrechos, combinamos a distribuição de horários de funcionamento da estação, que seria uma só, estabelecemos as tarefas que caberiam a cada um e traçamos planos de alcançar pleno sucesso na empreitada, estabelecendo a meta de dez mil contatos a serem realizados durante nossa permanência no rochedo. Nessa ocasião fiquei também sabendo que Karl iria mais uma vez operar em RTTY, que tinha planos de fazer muitos contatos nessa modalidade e que o computador necessário a esse tipo de transmissão estava em um de seus caixotes.

Já tinha passado do meio-dia, quando recebemos ordem de embarcar. O Alfa ia finalmente zarpar. Apesar do enjôo que desde o início da viagem nos obrigou a viajar em jejum quase total, nossa ida foi tranqüila e avistamos os Rochedos de São Pedro e São

Paulo no meio da tarde do terceiro dia de viagem. Era o dia 2 de fevereiro de 1997, um domingo.

Nessa ocasião verificamos, mesmo de longa distância, a presença do novo farol que ali foi construído pela Marinha brasileira aproximadamente um ano atrás, sobre o qual já tínhamos ouvido falar inúmeras vezes e que estávamos ansiosos por conhecer.

A fotografia abaixo mostra a visão que tivemos nessa ocasião, onde podemos observar que naquele momento o mar estava muito calmo e o céu aberto, sem uma só nuvem. Essas seriam as condições ideais que esperávamos que continuassem até o dia seguinte.



Outra coisa que verificamos, quando estávamos nos aproximando de nosso destino, foi que ali estavam ancorados nada menos do que onze barcos pesqueiros.

O Alfa aumentava esse número para doze, e isso desagradou demais ao comandante Edmilson, que, por causa dessa grande concorrência, via poucas chances de uma boa pescaria.

Com o sol se aproximando do horizonte onde haveria de mergulhar em menos de duas horas, começou a movimentação dos pescadores no convés, preparando-se todos eles para a pescaria que se iniciaria assim que anoitecesse.

A pescaria durou a noite inteira e ao amanhecer do dia 3 de fevereiro, as condições do mar eram bem diferentes. O oceano estava agitado e as ondas estouravam nas pedras à nossa frente. Contando com a preciosa ajuda dos pescadores Gedeão e Rafael, manobrando uma catraia com habilidade e perfeição, o desembarque foi iniciado e nosso material foi todo colocado lá nas rochas sem que nada fosse molhado, apesar das ondas de grandes proporções que castigavam as pedras com relativa violência.

Foram várias viagens da catraia do Alfa para o local de desembarque e tudo correu bem, exceto por um pequeno incidente que aconteceu quando era feita a segunda viagem: nessa ocasião, além de várias caixas com nosso material, também estava seguindo para o rochedo o companheiro Karl, com o objetivo de levar os volumes para a parte mais alta da pedra e tirar algumas fotografias. No meio da viagem, por causa da agitação das ondas, ele

perdeu o equilíbrio e caiu ao mar. Felizmente nada de grave aconteceu. Foi apenas um susto e um inesperado banho de água salgada.

Minha ida para as pedras aconteceu na última viagem da catraia, transportando o material de cozinha e mantimentos. Tão logo pisei em terra firme, comecei a transportar o material para a parte mais alta das rochas, único local não atingido pelo spray das ondas. É lá, no topo da ilha, que se encontra um pequeno platô com espaço plano suficiente para armar uma barraca e era nesse local que íamos montar nosso acampamento.

Apesar do sol ardente e da temperatura superior a quarenta graus centígrados, esse trabalho foi feito com bastante rapidez, pois contávamos com a incrível disposição de dois grandes sujeitos: Gedeão e Rafael.

Enquanto Karl e os dois pescadores providenciavam a montagem da barraca e tomavam outras providências, eu tratava de construir uma base sólida e plana para colocação do nosso carregador de bateria, utilizando cimento e areia que levamos. Enquanto esperava o cimento endurecer um pouco, tratei também de instalar uma antena tribanda vertical, para que nossa missão radioamadorística pudesse ter início.

Às 19,54 (hora zulu), utilizando o gerador Yamaha, enquanto o cimento da base enxugava, Karl, com o indicativo ZYØSK, dá início à operação na faixa de 20 metros.

A primeira estação contatada foi WA8NBP, de West Lafayette, Ohio – USA, que nos deu uma ótima reportagem de sinal, agradeceu e nos desejou boa sorte na expedição. Foram muitos os contatos realizados em seguida, sob os olhares curiosos de Gedeão e Rafael.

Logo depois os pescadores retornaram ao barco. Agora estávamos só nós dois na ilha. Enquanto Karl prosseguia seu trabalho em 20 metros, eu cuidava da arrumação final da bagagem, e improvisava uma cozinha para preparar alguma coisa para matar nossa fome. A noite já estava se aproximando e nós estávamos famintos, depois de “curtir” três dias de jejum e enjôo.

Antes de escurecer de todo, instalamos também uma antena de fio para 40 metros e outra antena vertical para as bandas novas (12, 17 e 30 metros). O sol sumiu no horizonte e após umas poucas horas de trabalho noturno, fisicamente esgotados, entregamos os pontos e fomos dormir.

No alvorecer do dia seguinte reiniciamos nosso trabalho. Quem passou a operar nesse início de manhã fui eu, em telegrafia, utilizando o indicativo ZYØSG e ainda com a bateria sendo carregada pelo gerador Yamaha, que até então estava dando conta do recado.

Enquanto isso, Karl tirava fotos, cuidava da cozinha, da limpeza e dava retoques na arrumação da barraca.

Nesse mesmo dia começaram a aparecer alguns problemas que tinham de ser imediatamente sanados. Primeiro foi um cabo coaxial que, sem motivo aparente, deixou de funcionar corretamente e teve de ser substituído. O outro cabo, embora tenha sido devidamente testado antes da viagem, também apresentou defeito, pois uma solda tinha quebrado. Ao tentarmos refazer a solda do terminal do cabo, o ferro de solda queimou. Um dos transceptores, um TS-430, deixou de funcionar e, para completar a onda de azar, o gerador Yamaha também pifou. Estava tudo dando errado.

Isso provocou o atraso de algumas horas, mas pacientemente fomos superando os problemas, um a um. Trocamos o gerador pelo carregador de bateria, agora já firmemente apoiado na sua base de alvenaria, fizemos um reparo improvisado na solda quebrada, trocamos o TS-430 por outro rádio, um TS-50 e, graças a Deus, tudo passou a funcionar perfeitamente.

Mais tarde, já à noite, aconteceu mais um problema sério. Dessa vez foi com os periféricos do computador utilizados na operação em RTTY, que apresentaram vários defeitos pouco tempo depois que Karl começou a trabalhar naquela modalidade. Foram poucos os contatos realizados e grande a frustração de meu companheiro, que muito desejava fazer um bom trabalho e que tanto se empenhou para que isso acontecesse.

Basta dizer que, antes da viagem, em casa, utilizando o mesmo equipamento, alimentado pela mesma bateria levada para o rochedo, portanto com as mesmas condições que naquele momento estava usando, ele realizou, sem qualquer problema, inúmeros contatos em RTTY. Era então, de se esperar que o equipamento funcionasse perfeitamente.

Desistimos do RTTY e passamos a nos revezar em fonia e telegrafia, esforçando-nos ao máximo para atingir nossa meta de dez mil contatos. Felizmente as condições atmosféricas foram bastante favoráveis e tivemos poucos momentos de chuva e ventania.

Todos os dias, por volta das 10,00 Z (oito horas no continente), interrompíamos nossa expedição para um rápido contato com Fortaleza e Natal, para informar sobre o andamento da expedição, bem como dar e receber notícias da família.

Nossos pontualíssimos anjos da guarda eram Luciano-PT7WA e Leopoldo-PS7JS. Muitos outros colegas de nossas cidades também procuravam falar conosco nessas ocasiões, mas nós sempre tratávamos de nos esquivar, fugindo do bate-papo, para não

perder nosso precioso tempo. Luciano e Leopoldo se encarregavam de justificar nossas “escapadas” e nós voltávamos ao nosso trabalho.

Logo em seguida a esses contatos diários, Luciano publicava em uma página da Internet as informações que lhe passávamos, o que mantinha os radioamadores de todo o mundo cientes de tudo a nosso respeito.

Diariamente, mais ou menos às 13,00 Z, tínhamos também de interromper nosso serviço. Era quando a propagação ficava muito desfavorável, não justificando o gasto de combustível. Era também nesse horário que o calor do sol se tornava insuportável e nós tratávamos de nos refugiar nas “piscinas” naturais formadas pela maré alta, na parte baixa do rochedo.

Esse era também o horário que alguns pescadores apareciam para uma visitinha. Eles vinham, na verdade, atraídos pela curiosidade e pela cachaça que nós sempre tínhamos o cuidado de levar em nossas expedições, justamente para agradar aos homens do mar. Em contrapartida, eles sempre procuravam ser agradáveis, trazendo para nós peixe frito e às vezes um pouco de arroz cozido.

No meio da tarde, quando o calor abrandava, nós voltávamos à nossa rotina expedicionária, que avançava até alta noite. Enquanto um operava o outro tratava de pequenas tarefas, como fazer café e abastecer o gerador, ou tirava um cochilo em um colchonete sobre as pedras, muitas vezes sofrendo ataques de filhotes de caranguejo e picadas dos piolhos das gaivotas.

Tudo corria então às mil maravilhas. Nosso equipamento não apresentou mais nenhuma pane, o carregador de bateria funcionava perfeitamente e a propagação se mantinha estável, permitindo a realização de milhares de contatos. Tínhamos certeza que nossa meta de dez mil contatos seria logo alcançada, mesmo tendo de ficar fora do ar nos horários de calor excessivo e nos momentos de pouca produtividade, quando o consumo de combustível era desproporcional aos resultados obtidos.

Na manhã do décimo primeiro dia de nossa permanência no rochedo, dia 14 de fevereiro, uma sexta-feira, nos comunicamos com Luciano – PT7WA, como fazíamos todos os dias. Informamos a ele os números atualizados de nossa operação, que era superior a 9.700 contatos e comentamos que dentro de poucas horas iríamos atingir a nossa meta de dez mil contatos.

Mal encerramos nosso QSO com Fortaleza, vimos aproximar-se do rochedo a catraia que nos trazia uma visita que, de início, nos pareceu muito agradável.

Era o comandante Edmilson, do Alfa, acompanhado do Sr. Heleno, dono e comandante do pesqueiro Namorado. Edmilson nos apresentou a seu companheiro e nos informou que a pescaria não estava nada boa por causa do grande número de embarcações pesqueiras na área e que ele, para minimizar o prejuízo a que estava situação poderia levar, havia decidido levar o Alfa para pescar em outro local, bem distante do Rochedo.

Nós tínhamos então que escolher entre dois caminhos. O primeiro era interromper imediatamente a expedição, desmontar o acampamento, levar tudo para o Alfa e seguir com o barco para o novo destino, retornando a Natal uns 12 dias depois, quando terminasse a pescaria.

A outra opção era também encerrar imediatamente nosso trabalho e utilizar a catraia do Alfa para levar toda nossa bagagem para o outro barco, o NAMORADO, que voltaria para a capital do Rio Grande do Norte no dia seguinte, pois o comandante Eugênio, ali presente, havia se prontificado a nos dar essa carona.

Como não tinha graça nenhuma ficar mais 12 dias no mar apenas apreciando uma pescaria, decidimos aceitar a carona que o comandante Heleno estava nos oferecendo. Agradecemos ao Edmilson a atenção com que ele e sua tripulação nos distinguiram, desejamos-lhes sucesso na pescaria em outro local e começamos imediatamente a desfazer nosso acampamento.



O mar estava calmo e a transferência de todo nosso material para o novo barco foi rápida. Terminado esse trabalho, a catraia foi levada para o Alfa que logo vimos se afastar para outras águas, com os pescadores no convés, acenando para nós.

Só então passamos a ver melhor as precárias condições em que nos encontrávamos. Mesmo estando acostumados a atravessar situações de desconforto, nunca poderíamos imaginar que a situação daquela embarcação fosse tão ruim e que, a partir daquele momento, estaríamos iniciando a pior aventura de nossa vida.

Visto de longe, o barco até que nos tinha parecido em bom estado, mas agora, que estávamos dentro dele, é que verificamos como ele era pequeno, estragado e desconfortável.

A tripulação era composta de 12 pessoas, a mesma quantidade de homens que levava o Alfa, que dispunha praticamente do dobro do espaço. Na diminuta cabina de comando, onde ficava o leme e a bússola, acomodavam-se o franzino comandante Heleno e

seu filho Roberto, um rapagão de uns vinte e poucos anos de idade, que era o homem responsável pelo funcionamento e manutenção do motor do barco.

Imediatamente atrás ficava o alojamento dos pescadores, um cubículo que media aproximadamente 2 por 2 metros, onde estavam empilhados nada menos do que 12 beliches, nos quais tínhamos de penetrar já na posição horizontal, tão pequena era a distância entre eles.

O acesso a esse cubículo era por uma porta lateral estreitíssima, que não devia medir mais de 40 centímetros, que dava para um corredor lateral que tinha no máximo 30 centímetros de largura. Essa porta tinha de permanecer o tempo todo fechada, por causa da água do mar que era constantemente lançada pelo vento, em direção a ela. Dentro dessa saleta, no meio da pequena área de circulação, havia um alçapão que dava acesso ao motor. Roberto, na sua situação de mecânico de bordo, descia várias vezes por dia para o porão através desse alçapão, para verificar o motor. Enquanto ele estava lá em baixo, a tampa do alçapão tinha de permanecer aberta e nós ficávamos praticamente sem ter onde pisar.

Para completar o desconforto, o cano de descarga do motor subia por um dos cantos da saleta, atravessava verticalmente o “dormitório”, emitindo fortíssimo calor e produzindo um ruído monótono, que perturbava bastante. Não poderia haver um lugar pior para se dormir.

Desde o momento que colocamos os pés no Namorado, começamos a sentir várias deficiências. Os primeiros problemas nos foram comunicados pelo cozinheiro que, preocupado com o nosso bem-estar, nos disse que os mantimentos estavam no fim e que quase não havia mais o que comer na despensa. Além disso, o gás butano tinha acabado naquela manhã e ele não tinha mais como fazer seu trabalho.

Entregamos a ele nosso botijão de gás e o que sobrou de nossos mantimentos, o que não era muita coisa, pois a maior parte tínhamos consumido nos dias de permanência sobre as pedras.

Outra coisa que nos chamou imediatamente a atenção foi que os tripulantes, quase todos eles, tomavam banho com água doce, no chuveiro existente atrás da cozinha. Nossa experiência de diversas viagens anteriores tinha nos ensinado que em embarcações de pequeno porte, a água potável é utilizada apenas para beber e cozinhar. Os reservatórios dos barcos são geralmente pequenos e água doce é uma coisa muito preciosa, que não pode ser desperdiçada. Não entendemos por que no Namorado a coisa era diferente.

Mas isso era um detalhe que Karl e eu não tínhamos que nos preocupar, pois tínhamos trazido para bordo um garrafão plástico com 20 litros de água mineral que sobrou de nosso estoque.

Passamos o restante do dia procurando nos ambientar a bordo e tratamos de nos recolher cedo aos nossos beliches, para não atrapalhar os trabalhos daquela que seria a última noite de pescaria. Foi uma noite mal dormida, fechados naquele cubículo quente e mal-cheiroso que seria nossa morada nos próximos três dias.

Amanheceu o dia 15 e o comandante Heleno deu a ordem de regresso. Os pescadores terminaram seus afazeres e, para nossa indignação, voltaram a tomar banho de água doce, no chuveiro atrás da cozinha, até que a água acabou de vez. A única água potável agora existente a bordo era a do nosso botijão, que estava amarrado lá na proa, junto à amurada.

Com o comandante Heleno no timão, tomamos o rumo de Natal. Seriam três dias e três noites de viagem ininterrupta, a uma velocidade média de oito nós⁽⁵⁷⁾ por hora, o que quer dizer que, feitas as contas, nossa velocidade de cruzeiro era de uns dezesseis quilômetros horários. Até uma bicicleta poderia ser mais veloz que nós, se pudesse correr sobre as águas do mar.

Nesse primeiro dia de retorno ao continente, o cozinheiro utilizou todo o estoque de mantimentos disponível para fazer o almoço, que foi distribuído para todos com parcimônia. A despensa agora estava vazia, pois só restava nela um pouco de milho de pipoca para o jantar. Íamos dormir com fome.

É verdade que na viagem de ida, a bordo do Alfa, que tinha alimentação à vontade, nós passamos três dias sem comer coisa nenhuma, mas isso aconteceu por causa do enjôo que nos acometeu e nosso organismo não aceitava qualquer tipo de alimentação. Mas agora a situação era diferente. Nosso corpo já estava adaptado ao balanço do mar e nós sentíamos necessidade de comida, como qualquer mortal.

O dia passou e fomos e entramos pela noite com fome e com sede, pois o nosso botijão de água mineral estava amarrado lá na proa, longe do nosso alcance. Ainda não conhecíamos bem os tripulantes e estávamos planejando pedir a um deles para retirá-lo de lá pela manhã, para colocar parte do conteúdo em uma garrafa PET, para uso de todos.

(57) - **Nó** ou **milha marítima** - Um nó (em inglês, *knot*, sigla *kt*) significa uma milha náutica. Uma milha náutica equivale a 1.825 metros.

A noite chegou e tivemos uma dormida péssima. Ocupando o reduzido espaço com dez homens barulhentos e tão malcheirosos quanto nós mesmos, não dava para repousar como seria de desejar.

Mal o dia amanheceu, fui acordado por Karl que queria me mostrar uma coisa inacreditável que estava acontecendo no convés da frente. Era o Roberto, o filho do comandante, que estava de pé, derramando sobre sua cabeça a água de nosso garrafão. Estava tomando banho com a única água doce existente a bordo.

- Que vamos fazer? perguntou Karl.

- Nada. Não podemos fazer nada, respondi. O Roberto é filho do Heleno, que está ali no timão, vendo o que está acontecendo. Eles dois sabem muito bem que aquela é a única água de beber que temos a bordo. Nós estamos aqui de favor, não temos o direito de reclamar nada. Sabemos que o Heleno é um homem nervoso, estressado, autoritário, e qualquer reclamação nossa pode dar início a um atrito de conseqüências imprevisíveis. Vamos ter que engolir isso caladinhos.

Esse segundo dia transcorreu praticamente sem novidades. Os pescadores, sem ter o que fazer, ficavam o tempo todo confinados naquele cubículo quente e fedorento, conversando e fumando. A água de beber e o estoque de comida tinham acabado, mas cigarro ainda havia bastante e eles não se importavam nem um pouco em empestear o dormitório com fumaça e sarro.

Karl e eu, dois ex-fumantes, não suportando aquela situação, passávamos para a pequena área trazeira do barco onde ficávamos horas conversando com o cozinheiro, que agora não tinha mais nada que fazer.

Na parte da tarde, Roberto entrou pelo alçapão e foi fazer sua visita de rotina ao motor. Nesse momento Karl e eu estávamos em nossos beliches e pela abertura ficamos olhando o que ele fazia lá em baixo.

Após alguns minutos de observação, Roberto desligou o motor e aparentemente passou a fazer algum reparo, utilizando um pedaço de borracha de câmara de ar de automóvel. Devia ser algum vazamento de combustível que estava acontecendo e ele estava tentando resolver o problema com o material que tinha à mão.

O tempo ia passando e Roberto não saía do porão. Com o barco à deriva, Karl e eu começamos a temer que o problema fosse grave e que nossa situação ficasse muito pior. Sem, água, sem comida e sem motor, o que seria de nós...

Mais ou menos uma hora depois, Roberto deu a partida ao motor, que se recusou a funcionar. Só depois de várias tentativas, é que a máquina passou a trabalhar normalmente, para nosso alívio.

O resto desse dia transcorreu sem novidade. Toda a tripulação estava tão faminta e sedenta quanto nós, mas ninguém reclamava, o que era muito estranho. Conversando com Karl sobre isso, concluímos que os pescadores morriam de medo do comandante, que costumava dar broncas homéricas neles, aparentemente sem motivo algum.

Mais uma noite chegou. Apesar de me esforçar bastante, não conseguia conciliar no sono. Karl até que dormiu bem, mas eu permanecia desperto o tempo todo.

De madrugada, mais ou menos às duas horas, despertei de repente. Afinal eu tinha conseguido tirar um cochilo. Karl, que estava no beliche de cima e acompanhava minha dificuldade em cair no sono, comentou: Até que enfim você dormiu.

- Foi só um cochilinho, respondi. Não devo ter dormido mais de 15 minutos.

- Nada disso. Você dormiu umas duas horas. Roncou pra burro.

- Ainda bem, falei. Estava mesmo precisando de um bom descanso. Até sonhei com minha casa. Não me lembro de nenhum detalhe, mas sonhei com minha casa.

Amanheceu o dia 17. Quase dois terços de nossa odisséia tinham já ficado para trás. Apesar dos pesares, o Namorado navegava bem, o tempo estava muito bom, o vento era favorável e nós só tínhamos de agüentar mais um pouco.

No meio da manhã, Heleno visualizou uma bóia metálica perdida, à deriva, bem à nossa frente. Antes de recolhê-la, ele mandou os pescadores lançarem duas linhas de pesca ao mar e fez várias passagens rente a ela, arrastando as linhas pelas proximidades do objeto flutuante. A cada passagem, um ou dois dourados de bom tamanho eram fígados. Quando não havia mais peixes, a bóia foi apanhada e reiniciamos nossa viagem. Um dos pescadores nos explicou que objetos flutuantes são sempre acompanhados de pequenos peixes, que por sua vez atraem os predadores maiores, como o dourado. Essa pescaria fora de hora atrasou um pouco nossa viagem, mas nos proporcionou um espetáculo bem divertido.

A maior parte do tempo nós ficávamos refugiados na popa, atrás da cozinha, o mais longe possível do mau humor do comandante e do ambiente enfumaçado e mal-cheiroso do dormitório, onde os dez pescadores permaneciam praticamente o dia inteiro, por absoluta falta do que fazer.

Chegou a noite. A última noite de nossa viagem. Não tínhamos GPS a bordo, mas Heleno, com sua experiência de muitos anos, nos falou que chegaríamos a Natal antes do

amanhecer, pois o vento a nosso favor tinha aumentado um pouco a nossa velocidade. Nossa ansiedade prendia nossa atenção ao horizonte à nossa frente, procurando qualquer sinal de terra.

Finalmente avistamos a luz de um farol. Era o farol de Mãe Luiza, no começo da Via Costeira, em Natal, que estava ali, bem à nossa frente. Só nos restavam agora uns trinta quilômetros a vencer.

Mais ou menos à meia-noite o Namorado atracou no píer da Nortepesca S/A, onde se encontrava apenas o vigia. Estava terminada a nossa via crucis. Nós e toda a tripulação corremos em busca de uma torneira, para matar a sede feroz e logo em seguida, Karl e eu ganhamos a rua, em procura de um taxi. Já era madrugada e quase não havia movimento de carros nas ruas. Saímos caminhando em direção a uma praça das proximidades, quando finalmente um táxi apareceu e notamos que o motorista nos olhou desconfiado, por causa de nossa péssima aparência. Parecíamos dois mendigos, dois moradores de rua, barbudos, sujos e fedorentos.

Fizemos uma paradinha num boteco, onde tomamos uma cerveja gelada. A cerveja mais gostosa de nossa vida. Em seguida fomos para a casa de Karl, onde, após um bom banho, fizemos uma vistoria no estoque da geladeira e depois fomos dormir confortavelmente deitados em camas de verdade.

No dia seguinte, bem cedo, estávamos de volta ao atracadouro, para apanhar nosso material. A bagagem agora era bem menor, uma vez que nossos víveres e o combustível tinham sido consumidos, e os garrafões de água agora estavam vazios. Com tudo no carro, agradecemos ao Heleno por nos ter trazido de volta, tiramos algumas fotografias, despedimo-nos dos tripulantes e retornamos à residência de Karl, para os últimos preparativos, antes de pegar a estrada, rumo a Fortaleza.

Nossa viagem tinha sido muito desgastante, passamos por inúmeras dificuldades, sofremos muita fome e sede, foi um verdadeiro calvário, mas estávamos muito satisfeitos com os resultados obtidos, visto que essa foi a nossa expedição mais produtiva ao Rochedo de São Pedro e São Paulo, agora “promovido” a Arquipélago..

No mesmo dia viajei para Fortaleza, onde cheguei no final da tarde, já ao escurecer. Depois de descarregar minha bagagem, conversando com dona Zilma, ela me falou de uma coisa estranha que tinha acontecido duas noites atrás.

Ela me disse que por volta das duas da madrugada acordou ouvindo passos subindo a escada e que logo em seguida escutou minha voz chamando o nome dela. Ela estranhou, porque sabia que eu só deveria chegar dois dias depois e foi rapidamente abrir a porta.

Lá chegando, não havia ninguém e ela quase não dormiu mais o restante da noite, preocupada com alguma coisa de ruim que poderia ter ocorrido comigo. Esse fato aconteceu justamente no horário em que eu, lá no meio do mar, falei para o Karl que tinha sonhado com minha casa.

===== x x x =====

PROARQUIPÉLAGO

Em 11 de junho de 1996, o Comandante da Marinha, Coordenador da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), aprovou o Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (PROARQUIPÉLAGO) e criou o Grupo de Trabalho Permanente para Ocupação e Pesquisa no Arquipélago de São Pedro e São Paulo (GT Arquipélago), do qual participaram representantes da Secretaria da CIRM (SECIRM), da Marinha do Brasil, do Ministério das Relações Exteriores, do Ministério da Educação, do Ministério das Minas e Energia, do Ministério da Ciência e Tecnologia, do Ministério do Meio Ambiente e do Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.

Essas foram as primeiras providências para garantir ao Brasil o direito de explorar e aproveitar os recursos naturais da região, bem como ampliar os limites do mar territorial brasileiro. A partir de então, o nome oficial dos rochedos passa a ser

ARQUIPÉLAGO DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO.

Em 25 de junho de 1998, foi inaugurada a Estação Científica do Arquipélago de São Pedro e São Paulo (ASPSP),

Projeto ousado, envolvido por instituições consagradas em pesquisa visando o desenvolvimento tecnológico, tais como o Laboratório de Planejamento e Projetos da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), o Centro de Pesquisa em Energia Elétrica (CEPEL) e o Laboratório de Produtos Florestais do IBAMA, dentre outras cooperantes, a estação passou a consolidar, de forma irrefutável, a ocupação permanente do Arquipélago.

A partir de 2004, o Brasil oficializou o traçado da ZEE (Zona de Exploração Exclusiva) em torno do ASPSP, acrescentando, dessa forma, a impressionante área de 50.000 quilômetros

quadrados à sua ZEE original, o que equivale a aproximadamente 15% de toda a ZEE brasileira ou 6% do Território Nacional.

===== x x x =====

Galeria de fotos



Tino e Karl



Tino em CW



O desembarque



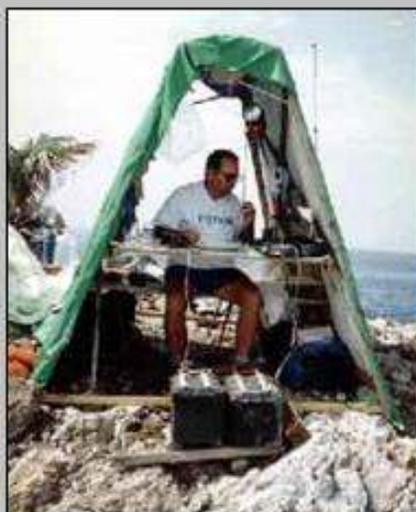
Montando a barraca



Local do gerador



Barraca e antena vertical



Karl em SSB



Karl em RTTY



A cozinha



Hora do almoço

D É C I M A P R I M E I R A E X P E D I Ç Ã O

ILHA DE SANTO ALEIXO

3 a 12 / 09 / 1999 – (IOTA: SA 046)

Mais ou menos em julho de 1999 tomei conhecimento que o GRACOM - Grêmio de Radioamadores do 4º Batalhão de Comunicações do Exército, de Recife-PE, (Batalhão Arraial Novo do Bom Jesus) estava planejando realizar uma série de expedições radioamadorísticas que seriam iniciadas em setembro e se prolongariam até o mês de dezembro.

Conforme constava do material de divulgação que circulou na Internet e foi publicado em muitos boletins informativos brasileiros a até mesmo em alguns de DX, essas expedições faziam parte das comemorações do centenário de nascimento do sociólogo, antropólogo e escritor Gilberto Freyre, contavam com o apoio da Fundação Gilberto Freyre e teria como convidado especial o Sr. Gilberto Freyre Neto.

Eram seis as expedições anunciadas e a tabela informava os seguintes dados:

Ilha de Santo Aleixo - IOTA SA 046 - DIB PE 03

Indicativo: ZV7G

Período 3 a 12/setembro/99

Ilha de Itamaracá - IOTA: SA 046 - DIB: PE 01 -

Indicativo: ZW7G

Período: 24 a 26/setembro

Fortaleza de Nazaré - DFH: PE 07 -

Indicativo: ZX7G

Período: 08 a 10/outubro

Forte do Queijo - DFH: PE 03 -

Indicativo: PX7G

Período: 12 a 15/novembro

Forte do Brum - DFH: PE 05

Indicativo: ZY7G

Período: 19 a 21/novembro

Forte de Cinco Pontas - DFH; PE 06

Indicativo: PQ7G

Período: 03 a 05/dezembro

Como se pode observar, os locais onde as operações seriam realizadas eram pontos de interesse para alguns diplomas (IOTA, DIB, DFH), e todos os contatos realizados no período da operação poderiam ser creditados àqueles radioamadores que se interessam pelo assunto.

O IOTA (Islands On The Air), já citado em narrativas anteriores, é um diploma gerenciado pelo radioamador inglês G3KMA e tem grande importância para milhares de colegas de todo o mundo.

O DIB (Diploma Ilhas Brasileiras) foi criado por Pedro Sirzanik- PP5SZ, de Curitiba-PR, em 1993, com a intenção de incentivar operações em ilhas brasileiras, mesmo as que não valem como “entidades” para o DXCC ou para o IOTA. Além das ilhas oceânicas e costeiras, o diploma prestigia ilhas situadas no interior do país, em rios ou grandes lagos.

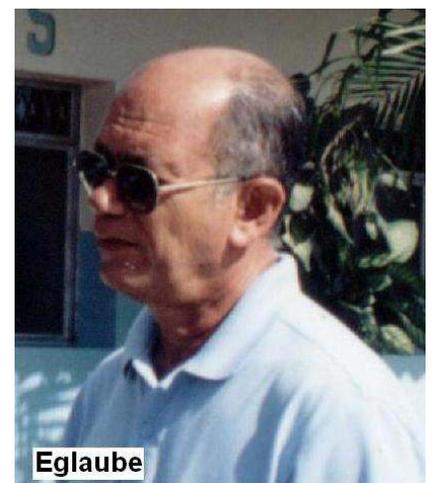
O DFH (Diploma Fortificações Históricas), também instituído por Pedro Sirzanik em 1993, visa homenagear nossos heróicos antepassados, que, com seu suor e sangue asseguraram e consolidaram a herança a nós legada - o nosso grande Território Nacional.

Como se vê, os dois últimos diplomas tem caráter bem regionalista, bem brasileiro, mas são de grande valor para os colegas colecionadores de diplomas e também permitem a realização de expedições de menor porte, dando oportunidade àqueles que se interessam por esse tipo de atividade, sem ter que enfrentar perigos maiores e grandes despesas.

Santo Aleixo e Itamaracá são ilhas oceânicas costeiras, localizadas nas proximidades da capital pernambucana e tem o mesmo número no IOTA (SA-046), o que significa que pertencem ao mesmo grupo e contam como se fossem uma só. Essa é a regra do diploma. A tabela de divulgação informava também que o coordenador das atividades era o colega PY7MEU, Eglaube Rocha (foto ao lado) e o endereço para correspondência era a Caixa Postal 322, em Recife, PE.

Logo que li a notícia, fiquei vivamente interessado em participar da primeira expedição, a da ilha de Santo Aleixo. Há dois anos eu não participava de expedições e já estava saudoso da vida aventureira.

Só uma coisa não me agradava muito: a expedição estava marcada para o período de 3 a 12 de setembro. Seriam onze dias de duração, que somados a mais 3 ou quatro de viagem, me tirariam de casa por uma quinzena inteirinha.



Eglaube

Escrevi uma cartinha para Eglaube, oferecendo-me para participar do primeiro evento e, de cara, fui logo pedindo permissão para levar um acompanhante, mesmo sem ter nenhum em vista

A resposta foi rápida. Eglaube, que eu não conhecia pessoalmente, incluiu-me na relação de operadores e informou que eu poderia levar comigo não só um, mas dois ou três companheiros. Nessa mesma correspondência ele forneceu o número de seu telefone, para futuros contatos.

Comecei então a fazer convites, e passei a receber respostas evasivas e negativas. Ninguém estava querendo ir comigo. O tempo ia passando e cada dia eu me convencia mais que teria de enfrentar a viagem sozinho.

Um belo dia recebi em minha casa a visita do amigo José Américo Lima (foto ao lado), fotógrafo profissional, ex-radioamador (ex-PT7JAM) e velho amigo. Ele sempre vinha me visitar e era comum passarmos horas “proseando” e tomando água de coco na lanchonete da esquina. Ele sabia de todas as minhas andanças, mas nunca tinha demonstrado interesse em me acompanhar numa delas.



Quando falei sobre minha próxima ida a Santo Aleixo, ele demonstrou grande interesse em ir também. Não como operador de rádio, pois nem indicativo tinha mais, mas como acompanhante, motorista, ajudante e fotógrafo.

Comunicado pelo telefone, Eglaube aprovou com entusiasmo a ida de Américo e nos recomendou chegar a Recife pelo menos um dia antes da data do início da operação. Ao mesmo tempo ele me pediu para passar em João Pessoa-PB e apanhar dois rádios do Gracom que lá se encontravam para reparos.

Perguntei a ele qual o material estaria disponível para o bom andamento da expedição e o que seria necessário eu levar. Ele me disse que não me preocupasse com nada, bastava levar meu manipulador e as antenas verticais. Os rádios seriam os do Gracom que eu ia apanhar em João Pessoa e todo o restante seria fornecido pelo Batalhão. Barracas, mastros, geradores, baterias, colchões, alimentação, combustível, tudo estaria à nossa disposição lá na ilha, sem qualquer problema.

Despedimo-nos e logo em seguida ele me ligou novamente pedindo para passar em outro endereço, em João Pessoa, e lá apanhar um paraquedas pertencente ao tenente-

coronel Zanella, PY5APL, que era o subcomandante do 4º Batalhão e uma das pessoas mais entusiasmadas com as expedições.

Tudo combinado, só restava agora aguardar a data da partida.

Conversando com Américo, acertamos que nossa saída de Fortaleza seria no dia 30 de agosto, o que nos dava bastante folga, pois resolvemos incluir em nossa viagem uma parada em Natal-RN, onde nos encontraríamos com Karl, PS7KM, meu velho companheiro de tantas outras expedições.

Desconfiado que as coisas não pudessem ser tão perfeitas como Eglaupe falou, tomei minhas precauções e preparei meu baú, onde coloquei meu transceptor Kenwood TS-50, fonte de alimentação, acoplador, extensões, estojo de ferramentas e vários outros itens menores. Não custava ser previdente.

No dia 30 de agosto, uma segunda-feira, pela manhã, bem cedinho, Américo chegou à minha casa, pronto para viajar. Colocamos nossa bagagem a bordo de meu Santana e pegamos a estrada. A rodovia estava muito boa e nossa ida transcorreu em perfeita ordem.

Chegamos a Natal mais ou menos às duas da tarde e fomos direto à casa de Karl, onde ficamos hospedados. Durante o restante da tarde e por todo o dia seguinte permanecemos na capital do Rio Grande do Norte, passeando, visitando os amigos e colegas. Karl, atencioso como sempre, nos deu total assistência o tempo todo.

Dia 1º de setembro, bem cedo, pegamos novamente a estrada, rumo a Recife, via João Pessoa. Quando já estávamos nos aproximando da capital paraibana, chegamos a uma bifurcação onde havia uma placa indicando a entrada para Lucena, uma pequena cidade praiana que eu já conhecia, pois lá estive, alguns anos atrás, visitando o colega Alexandre, PR7PO, amigo de longas datas e que tem ali uma casa de praia. Como não tínhamos pressa nenhuma, resolvemos ir até lá. Afinal de contas, 30 ou 40 quilômetros a mais não iam fazer diferença nenhuma.

Alexandre não estava na cidade. A casa estava fechada e os vizinhos informaram que ele estava em Campina Grande, onde tem residência fixa há muitos e muitos anos.

Demos uma volta pela cidade e fomos até a praia, onde tiramos algumas fotografias e almoçamos no Barçaça Bar, onde éramos os únicos fregueses.

Voltamos à estrada. De Lucena a João Pessoa é um pulo. Lá chegando, procuramos localizar o colega Bezerra, PR7EP, cujo endereço me foi fornecido por Eglaupe

e não foi difícil encontrá-lo. Recebemos os rádios, que ele disse ter revisado cuidadosamente e partimos em busca do paraquedas do subcomandante.

Não conseguimos encontrar a pessoa que procurávamos. Ele não estava em casa e nós não tínhamos tempo para esperá-lo. Procuramos um orelhão, fizemos uma ligação a cobrar para Zanella, que nos mandou seguir nossa viagem. Ele cuidaria depois do paraquedas.

É bom lembrar que nessa época os telefones celulares, hoje tão comuns, estavam começando a aparecer e eram caríssimos. Pouca gente tinha um e a cobertura que as operadoras ofereciam era muito limitada. Eram uns aparelhos grandões (em relação aos de hoje), com uma anteninha retrátil que podia quebrar facilmente, uma bateria enorme, que precisava ser recarregada todos os dias e normalmente eram acomodados numa bolsa de couro, presa ao cinto do dono. Não tardou a aparecer um apelido bem apropriado para eles: tijolão. Américo possuía um tijolão desses, mas não tínhamos como manter a bateria carregada durante a viagem e o telefone celular ficava, a maior parte do tempo, sem serventia nenhuma.

No trecho João Pessoa / Recife verifiquei que havia um problema no sistema elétrico do Santana: as luzes não estavam acendendo. Estacionei o carro no acostamento e examinei os fusíveis. Tudo OK, não era fusível queimado. Abri o capô e mexi nos terminais dos faróis. Nada aconteceu. Não havia tempo para procurar uma oficina. Precisávamos seguir nossa viagem, sem perda de tempo e aumentar a velocidade de cruzeiro, para chegar ao destino ainda com a luz do sol.

Felizmente o 4º Batalhão ficava perto da entrada da cidade e conseguimos chegar ao portão de entrada com os últimos raios de sol. O soldado que estava de sentinela abriu um sorriso, quando me identifiquei. Estava todo o pessoal de serviço sabendo de nossa chegada e fomos muito bem recebidos, sendo imediatamente encaminhados para um prédio que eles denominavam “cassino dos oficiais”.

Era um prédio isolado, com uma ampla sala de entrada, onde estavam várias mesas e cadeiras, um pequeno balcão num canto, servindo de bar, um televisor colocado em posição estratégica, quadros nas paredes e ao fundo uma enorme vidraça que dava passagem para uma varanda externa, depois da qual se estendia um grande jardim. Um pequeno corredor lateral terminava em dois banheiros e em cada lado desse corredor estavam as portas de entrada de dois apartamentos, cada qual com duas camas, guarda-roupa, mesa, cadeiras, ventilador e telefone. Era muito luxo! Não esperávamos tanto.

Depois de um bom banho recebemos a visita de Eglaupe, o que foi uma grande satisfação para todos. Ficamos conversando no quarto e logo em seguida fomos procurados por um soldado que nos informou que o jantar estava servido no salão. Depois do jantar nos disseram que o tenente-coronel Zanella, que ainda não conhecíamos, estava à nossa espera, em sua residência. A casa dele ficava também dentro do terreno do quartel, a pouco mais de 100 metros do local onde estávamos.

Fomos os três para lá e encontramos Zanella na piscina. Era a alegria em pessoa. Ele nos disse que estava aguardando também a chegada de dois outros radioamadores, componentes da equipe: Fabiano, PY7IQ e sua esposa Alexa, PY7YL. Algum tempo depois chegou Alexa (na verdade o nome dela é Alexandra), que veio sozinha. Fabiano, o marido, não pôde acompanhá-la.

Ficamos conversando durante bastante tempo, quando aproveitei para falar do problema no sistema elétrico do carro. Ele disse que eu podia ficar despreocupado, que na manhã seguinte (dia 2 de setembro), o sargento encarregado da oficina iria tomar as providências necessárias. Falou também que depois do almoço mandaria um soldado de sua confiança para nos ciceronear num passeio pelo Recife.

No dia seguinte, cedinho, o sargento veio até onde estávamos e corrigiu o problema elétrico. Era um fio partido embaixo do capô. Enquanto o carro era consertado, recebemos as visitas do comandante, coronel José Carlos, e do capitão Marinho, PY1RCE, (o oficial responsável pelo GRACOM), que vieram tomar o café da manhã conosco. A seguir, gastamos o resto da manhã passeando pelo terreno do quartel, que é enorme. Fomos ver de perto o stand de tiro, o campo de futebol, os alojamentos e até arriscamos uma saidinha por um portão lateral, para tomar um refrigerante num barzinho próximo. Toda a nossa movimentação era devidamente registrada pela câmera de Américo.

Depois do almoço o soldado prometido por Zanella veio se apresentar a nós. Estava à paisana e era um rapaz muito educado e atencioso, que me orientou no fervilhante trânsito do centro de Recife, com muita eficiência.

De volta ao 4º Batalhão, fomos ao gabinete do comandante, coronel José Carlos, quando mostrei para ele meus álbuns de fotografias, onde guardo as melhores recordações de minhas expedições.

No dia seguinte, 3 de setembro, sexta-feira, dia da partida para a ilha de Santo Aleixo, acordamos bem cedo e ficamos à espera de Eglaupe. Mais ou menos às oito horas

da manhã fomos chamados para o prédio do Comando, onde seríamos apresentados ao pessoal que nos daria apoio durante os próximos onze dias.

Lá chegando, encontramos o comandante José Carlos, o subcomandante Zanella, capitão Marinho, Eglabe e outro radioamador pernambucano, PY7RGA – Gercione, que seria um dos operadores, e que eu ainda não conhecia.

Do lado de fora estava formada a pequena tropa que ia nos dar apoio. Eram eles: sargento Antonio Amador, soldados, Jonas Alves (eletricista), João Ricardo (enfermeiro) e Luciano da Cruz (cozinheiro). Usando uniformes de campanha e perfilados, eles ouviram o que o subcomandante falou acerca da expedição e sobre nós,



Ten. Cel. Zanella Gercione - PY7RGA

civis. Como se vê, Zanella pensou em tudo e escalou pessoas com conhecimentos bastante úteis para nos dar suporte e atendimento especializado, durante a expedição.

Depois da explanação de Zanella, o comandante fez mais algumas recomendações a seus subordinados e nos desejou boa viagem.

Embarcamos em um caminhão do Exército, com a carroceria coberta de lona, típico veículo utilizado para o transporte de tropas, que já estava com todo o material da expedição a bordo, apenas aguardando a ordem de largada.

Eram mais ou menos nove horas quando pegamos a estrada. Nosso primeiro destino era a cidade de Serinhaém, que dista 60 quilômetros da Capital. Fomos direto para o prédio da prefeitura, onde o capitão Marinho e Eglabe entraram para falar com o prefeito, Sr. Hildo Hacker Filho. Foram cobrar dele a ajuda que havia sido prometida em encontro anterior e que consistia principalmente em transporte marítimo e parte dos víveres para alimentação.

Tudo resolvido, partimos para outra localidade, um distrito chamado Barra do Serinhaém, que dista uns oito quilômetros da sede do município, local muito bonito, onde o rio se encontra com o mar. Lá chegando fomos recebidos por um cidadão chamado Falcão, que se apresentou como dono da empresa Falcão Pesca & Turismo, contratado pela prefeitura para nos levar até a ilha de Santo Aleixo.

Depois de um lanche reforçado, por conta da prefeitura, Falcão nos levou até a praia onde vimos muitos barcos, que ali são utilizados para fazer passeios com os turistas que visitam a região.

A embarcação contratada por Falcão para nos transportar, era o barco “Deus é Pai”, cuja proa estava encostada à margem do rio. Para colocar nosso material a bordo, era necessário apenas descalçar os pés e arregaçar um pouco nossas calças.

Depois de posicionar melhor o barco, os militares passaram a colocar toda nossa bagagem a bordo. Foi nessa ocasião que pude ver melhor o que estávamos levando. Eram dois geradores, diversos mastros desmontáveis para antenas, barracas, colchões, vários latões de combustível, água potável, mantimentos, material de cozinha, etc.

Logo que o Deus é Pai alcançou a saída do rio, avistamos a ilha, que fica a apenas uns dois quilômetros de distância, que foram percorridos em poucos minutos.

A ilha de Santo Aleixo, conforme fomos informados, é uma propriedade particular de uma família tradicional de Pernambuco e suas coordenadas geográficas são 8° 36’ 40” S e 35° 01’ 20” W. Lá existe uma casa bem grande, uma verdadeira mansão, onde durante vários anos viveu a família do proprietário, cercada de bastante conforto e em meio a farta e luxuriante vegetação, um paraíso onde circulavam muitos animais em total liberdade.

São aproximadamente 35 hectares de mata atlântica preservada, que cobre a ilha e toda a parte central dela é cercada, existindo várias placas de “Entrada Proibida”, para afastar os intrusos. Apenas a orla praiana da ilha é liberada ao público e essas praias são muito freqüentadas por turistas e visitantes, que em barcos alugados ou jet-skis, são vistos durante todo o dia rondando a propriedade.

Com o falecimento do patriarca da família, anos atrás, os herdeiros perderam grande parte do interesse por freqüentar aquele belo recanto, que nos tempos atuais fica sob a guarda de vigilantes contratados, que se revezam a cada semana.

A mansão agora está bastante estragada, embora mantenha a lembrança da beleza dos velhos tempos e a quantidade de animais agora é bem menor.

Fundamos a uns 50 metros da areia, em local de pouca profundidade. O barco não podia se aproximar mais da praia por causa do fundo pedregoso e das ondas do mar.

A fotografia aérea à direita mostra perfeitamente a areia branca da praia onde desembarcamos e, por conta da água claríssima do mar, pode-se observar a quantidade enorme de terreno pedregoso na região subaquática pouco profunda que circunda a ilha e impede o acostamento das embarcações.



Os dois vigias que estavam de serviço na ilha sabiam de nossa expedição e nos receberam com cordialidade. Toda a bagagem foi então levada para terra com o auxílio de uma catraia que havia na praia e foi tudo muito rápido. O local de desembarque ficava a certa distância do ponto que escolhemos para o acampamento e os soldados tiveram então, que gastar muito suor para transportar o material pesado de um local para outro. A coisa ficou melhor depois que um dos vigilantes da propriedade falou que havia uma velha carroça por ali, a qual, mesmo sem um burro para tracioná-la, facilitou muito o serviço.

Não tínhamos permissão para ocupar as dependências da casa, por isso decidimos instalar nosso acampamento, em um local plano e descampado bem ao lado da mesma. Enquanto os soldados faziam a limpeza do terreno, Américo, Eglaupe e eu iniciamos a montagem de nossas antenas, utilizando os mastros trazidos pelos militares, para a colocação de uma dipolo para a faixa de 40 metros.

Duas barracas de lona foram então erguidas, depois da limpeza. Uma maior, medindo aproximadamente 6 por 4 metros e outra menor, posicionada lá nos limites da pequena clareira, onde ficariam os geradores, o combustível, ferramentas, etc.

Enquanto trabalhávamos, podíamos ver de vez em quando a movimentação de muitos animais que transitavam ali por perto, como pacas, cotias, micos, esquilos, gatos do mato, preás, uma arara e uma avestruz, além de grande quantidade de pequenas aves, como xexéu, tangará, patativa, galo de campina e canários, periquitos e rolinhas, que muitas vezes chegavam bem perto de onde estávamos e proporcionavam um belo espetáculo, difícil de se ver em qualquer outro lugar.

Depois das barracas armadas, o soldado Alves, o electricista, passou a fazer a instalação dos geradores enquanto o soldado Da Cruz tratou de organizar a cozinha em uma choupana de madeira, perto do local onde desembarcamos. Nesse local, protegido dos ventos, havia condição mais favorável para o funcionamento do fogão a gás e tinha também uma pequena mesa, normalmente utilizada pelos vigilantes em suas refeições.

Dando uma boa olhada nos dois geradores que estavam sendo instalados, verifiquei que ambos eram bem antigos, com aparência que não inspirava muita confiança e isso me fez lembrar os problemas que aconteceram nas duas primeiras viagens aos rochedos de São Pedro e São Paulo. Conversando sobre isso com Eglaupe, ele me assegurou que o material era de boa qualidade e que os dois geradores tinham passado por rigorosa revisão, dias antes. Embora não tenha ficado totalmente convencido do bom estado e da eficiência do material, as palavras dele me deixaram um pouco mais tranqüilo.

Depois que terminaram a montagem do acampamento, Amador e seus soldados foram colocar um mastro com a bandeira brasileira no ponto mais alto da ilha, uma duna de areia que não chega a seis metros de altura.

Nosso trabalho radioamadorístico iniciou no meio da tarde, quando um dos geradores foi ligado e passamos a ter energia elétrica na barraca. Utilizando um dos rádios do Gracom, Eglaupe e Gercione ficaram operando em fonia nos 40 metros, e eu iniciava os trabalhos em telegrafia, na faixa de 30 metros, utilizando meu Kenwood TS-50 e uma antena vertical, sendo o primeiro contato registrado com a estação húngara HA5BWW.

Enquanto isso, Américo tratava de colocar seu “tijolão” para carregar a bateria, antes mesmo de saber se tínhamos condições de usá-lo naquele local distante da sede do município e afastado da costa. Algum tempo depois, notando que a bateria já tinha carga suficiente, Américo constatou, com grande satisfação, que o aparelho estava dentro da área de cobertura da operadora (a TIM) e tratou de fazer uma ligação interurbana para sua esposa, em Fortaleza, a quem pediu para entrar em contato com minha mulher, informando que já havíamos chegado ao nosso destino.

A noite chegou e continuamos a fazer nossos contatos. Enquanto nosso dormitório era na própria barraca, os militares resolveram dormir no alpendre da casa, local mais tranquilo que o nosso, onde eles poderiam ficar mais à vontade.

Horas mais tarde, por volta das onze da noite, a luz apagou. O gerador deixou de funcionar, possivelmente por falta de combustível. Apanhei uma lanterna e fui com Américo, até o alpendre da casa, em procura de Alves, o nosso eletricista, o encarregado do gerador. Como estavam todos dormindo, procurei acordar o soldado o mais silenciosamente possível. Ele não gostou nem um pouco de ter seu sono interrompido, demonstrando bastante aborrecimento e desinteresse em resolver o problema, até sugeriu que isso poderia ser deixado para o dia seguinte.

Falei para ele que nosso trabalho não tinha horário fixo, que estava precisando do gerador em funcionamento e pedi para ele ensinar ao Américo a abastecer, ligar e desligar o gerador, que nós não iríamos perturbá-lo nunca mais. Isso fez com que ele encarasse a realidade da situação, pois a presença dele na ilha era exatamente para resolver nossos problemas de energia elétrica, sua especialidade.

Mesmo a contragosto, ele dirigiu-se ao gerador, acompanhado de Américo, que procurou inteirar-se dos controles do equipamento. A partir daí, procurei sempre evitar

chamar o soldado Alves, principalmente para as tarefas de abastecimento e desligamento do gerador, que Américo passou a executar muito bem.

No dia seguinte, sábado, 4 de setembro, ficamos atentos à chegada do barco trazendo reforços. No meio da manhã, avisados que uma embarcação estava se aproximando, dirigimo-nos à praia, para recepcionar os companheiros.

Eram três os novos operadores: Jim (PY7XC), Alexa, (PY7YL) e seu marido Fabiano (PY7IQ). Na mesma embarcação chegou também o comandante José Carlos, acompanhado da esposa e de um filho menor.

Jim, Alexa, e Fabiano desembarcaram ansiosos por assumir o comando da estação, o que fizeram de imediato. Aproveitei boa parte do tempo de folga que a vinda deles me proporcionou, para acompanhar o comandante e a família em passeios pela ilha, enquanto os três recém-chegados, descansados e desejosos de participar da expedição, faziam sua parte. No final da tarde o coronel José Carlos e sua família tomaram o barco de volta ao continente enquanto nossa operação prosseguia a todo vapor.

No domingo recebemos a visita de aproximadamente duas dezenas de jovens da cidade de Serinhaém. Eram alunos de uma escola municipal, acompanhados de alguns professores que, a convite de Eglaube e por incentivo do senhor prefeito, vinham ver de perto uma expedição radioamadorística em andamento. Passaram algumas horas conosco, fizeram muitas perguntas, divertiram-se bastante e depois foram embora.

Nesse mesmo dia o gerador, que tinha trabalhado quase sem interrupção, começou a falhar e finalmente pifou de vez. Capitão Marinho e seus subordinados providenciaram a substituição pelo gerador reserva e passaram algumas horas tentando resolver o problema do gerador pifado, porém não tiveram êxito e acabaram desistindo. Contávamos agora somente com o gerador número dois.

No final da tarde desse mesmo dia, Jim foi embora. Retornou a Recife, pois tinha que encarar o batente no dia seguinte. Fabiano e Alexa resolveram ficar conosco, decidindo voltar para casa somente na tarde da segunda feira. Gercione aproveitou a carona e foi embora com eles.

O fim de semana havia sido muito proveitoso. Nossa estação permaneceu operante durante todo o tempo, dia e noite, tanto em fonia como em telegrafia, o que resultou em mais de mil contatos realizados.

Depois que eles partiram, Eglaube e eu passamos a ser novamente os únicos operadores da estação. Ele na banda de 40 metros, fonia e eu nas demais bandas, em

telegrafia, dando especial atenção às chamadas “bandas novas”, que são as faixas de 30, 17 e 12 metros, pois os freqüentadores dessas novas faixas estavam tendo oportunidade de trabalhar a ilha SA-046 pela primeira vez.

O gerador número dois também começou a dar avisos que estava prestes a pifar e meu desempenho operacional passou a sofrer constantes abalos, por conta das sucessivas falhas no funcionamento, como “quedas de corrente” e paradas inesperadas que passaram a acontecer com freqüência. Comecei a sentir saudades do meu confiável carregador de bateria e me arrependi amargamente de não tê-lo levado comigo.

Por causa dessas falhas, o restante da semana transcorreu de forma insatisfatória. Comecei a temer que não alcançaríamos os cinco mil contatos previstos e comecei a pressionar Eglaube e Marinho, para que entrassem em contato com Zanella, pedindo um novo gerador. Eles sabiam que o comandante do 4º Batalhão, coronel José Carlos poderia nos visitar no próximo fim de semana, e era importante que tudo estivesse em perfeita ordem, se essa visita acontecesse.

A quinta-feira chegou e eu não tinha conhecimento se Eglaube ou o capitão tinham tomado efetivamente alguma providência para conseguir um novo gerador. Os meios de comunicação que dispúnhamos para que isso acontecesse, eram nosso rádio, através do qual poderíamos perfeitamente entrar em contato com radioamadores de Recife e o “tijolão” de Américo, que, apesar dos pesares, funcionava bem. Nenhum desses meios havia sido utilizado e eu ficava cada vez mais preocupado.

Finalmente, por volta das quatorze horas da quinta-feira (9 de setembro), fui informado que Eglaube, Marinho e o sargento Amador tinham ido a Serinhaém, falar com o prefeito da cidade. Horas depois eles chegaram de volta num barco, trazendo um gerador cedido pelo prefeito Hildo Hacker. Era o gerador do carro de som da prefeitura, que foi retirado do veículo de propaganda volante diretamente para a embarcação.

O sol já estava prestes a se pôr, quando os soldados abasteceram e puseram a funcionar o novo equipamento. Estávamos enfim preparados para o fim de semana.

O novo gerador era excelente e permitiu que mantivéssemos a estação no ar sem nenhum problema, o que resultou em um grande aumento no número de QSOs realizados, pois agora o nosso grande objetivo era alcançar o número de contatos planejado e que ainda parecia bem distante.

Tanto o sábado como o domingo, os dois últimos dias da expedição à ilha de Santo Aleixo foram excepcionalmente proveitosos, graças às condições de propagação que foram

excelentes, e à minha disposição de vencer o cansaço e o sono, que permitiram ultrapassar o número desejado, que era de 5 mil contatos. Na verdade, foram 5.086 os contatos contabilizados, o que nos deixou eufóricos, com a sensação do dever cumprido.

Na tarde de domingo (12 de setembro), demos por encerrada a expedição. Enquanto Eglaupe, Américo e eu empacotávamos nossos equipamentos e objetos pessoais, os soldados desmontavam o acampamento e transportavam tudo para a praia onde o “Deus é Pai” já estava nos aguardando. Com a ajuda da catraia, tudo foi embarcado rapidamente e pouco tempo depois estávamos adentrando a foz do rio Serinhaém e chegando à praia onde o caminhão do 4º Batalhão estava à nossa espera e o carro de som da prefeitura estava também no aguardo de seu gerador.

Retornamos à Recife e chegamos ao 4º Batalhão no finalzinho da tarde. Zanella nos esperava na frente do prédio do Comando e nos cumprimentou alegremente.

Depois de um banho revigorante, jantamos e pernoitamos mais uma vez no apartamento do cassino dos oficiais. No dia seguinte, antes mesmo do café da manhã, Américo e eu colocamos toda nossa bagagem a bordo do Santana e ficamos aguardando o chamado para o desjejum, que aconteceu logo em seguida. Depois disso fomos apresentar nossos agradecimentos e as despedidas aos comandantes, dirigindo-nos ao prédio do Comando, já no carro, prontos para iniciar a viagem de retorno a Fortaleza.

Zanella agradeceu nossa participação na expedição, e em nome do comandante José Carlos, que ainda não tinha chegado ao seu gabinete, nos desejou boa viagem.

Pegamos a estrada e ao chegarmos perto da divisa de Pernambuco com Paraíba, num entroncamento onde havia uma placa anunciando uma entrada na direção de Campina Grande, resolvemos entrar à esquerda, para fazer, na viagem de volta, a visitinha ao amigo Alexandre-PR7PO, que não tínhamos encontrado em Lucena, quinze dias atrás.

Chegamos à casa de meu amigo por volta das onze horas da manhã. Demoramos pouco lá. Aceitamos seu convite para o almoço, tiramos algumas fotografias e voltamos à estrada. Atravessamos o Rio Grande do Norte e fomos sair na rodovia BR-304, nas proximidades da cidade de Assu, já no finalzinho da tarde.

Nossa chegada em casa foi por volta das dez da noite, após uma viagem demorada, cansativa, porém tranqüila, sem qualquer problema. Estava terminada nossa odisséia, que nos deu a oportunidade de conhecer mais um lugar maravilhoso de nosso país.

Hoje, quando escrevo este relato, dez anos após o ocorrido, lembro com saudade a ilha de Santo Aleixo, um exemplo de área preservada, sinônimo de amor à natureza,

graças à dedicação e zelo do empresário Antonio Carlos Menezes, o antigo dono da ilha, que, segundo me disseram, praticou o suicídio por motivos financeiros.

Para escrever este texto, tive de fazer algumas pesquisas na Internet e fiquei estarecido com uma notícia que encontrei no site

<http://brasil.anuncios-classificados.org/anuncio.phtml?anuncio=3142#>

que mostra um “Estudo de aproveitamento de área”, para a possível construção, naquela ilha, de um complexo hoteleiro, com 42.500 metros quadrados de área construída, que inclui 448 apartamentos e 207 bangalôs.

Caso essa construção aconteça, Santo Aleixo será mais uma vitima da rapinagem e da ganância do setor imobiliário que, escudando-se no progresso e nas vantagens do turismo, vai influir muito negativamente, talvez até destruir aquele paraíso, em detrimento da consciência ecológica que deveria ter lugar de honra na mentalidade de cada brasileiro.

Galeria de fotos



Tino e comandante J.Carlos



Eglaube, Tino, Marinho, Zanella



Tino e Eglaube no GRACOM



Instruções aos soldados



Embarcando no caminhão



O barco sendo carregado



Transportando o gerador



A barraca principal



O QSL da expedição

DÉCIMA SEGUNDA EXPEDIÇÃO

ILHA DAS CANÁRIAS

20 a 23 / 04 / 2000 – (IOTA: SA 072)

Jesus (PS8ET), colega radioamador de Teresina-PI, a quem já me referi quando descrevi a expedição à ilha do Caju, em 1995, (veja página 111 deste livro), telefonou mais uma vez, convidando-me para participar de uma nova expedição organizada pelo Teresina DX Group e apoiada pela LABRE do Estado do Piauí.

O destino seria a Ilha das Canárias, uma das inúmeras ilhas do delta do rio Parnaíba, rio que separa o Piauí do Maranhão. Ela faz parte do grupo Maranhão Leste e é identificada no IOTA como SA-072, a mesma referência que identifica a Ilha do Caju e outras ilhas menores do lado maranhense do delta. Isso significa que o radioamador que já tiver recebido confirmação de contato realizado com a expedição de 1995, não teria mais necessidade de se preocupar em fazer novo contato.



A Ilha das Canárias, muitas vezes chamada Ponta das Canárias, pertence ao município de Araiões-MA e fica a 25 quilômetros da cidade piauiense de Parnaíba-Pi. É a segunda maior ilha do delta, com 32 quilômetros quadrados de área ⁽⁵⁸⁾ e suas coordenadas geográficas são: 2° 48' S e 41° 52' W. Tinha, nessa época, aproximadamente 300

(58) - A maior é a Ilha Grande de Santa Isabel, com mais de 45 mil hectares.

casas, onde viviam pouco mais de 1.500 habitantes, que tiravam seu sustento basicamente da pesca artesanal e do cultivo de arroz.

Diz a história do lugar que a Ilha das Canárias é habitada há quase 200 anos e que os primeiros moradores foram as famílias dos cearenses Chico Bezerra e Chico Branco, vindos do município de Acaraú, que chegaram ao local atraídos pela farta produção de peixes e com o objetivo de implantar ali a pesca de curral ⁽⁵⁹⁾. Consta também que a ilha inicialmente recebeu a denominação de Barra dos Mergulhões e que ninguém sabe explicar a origem do nome atual. Alguns dizem que foi devido à presença da planta canarana, enquanto outros afirmam que se deve ao grande número de canários que voavam pela ilha.

Definido o período da expedição, Jesus me comunicou que deveríamos nos encontrar em Parnaíba, na manhã do dia 20 de abril de 2000, uma quinta-feira.

Saí de Fortaleza na noite anterior, num ônibus noturno da empresa Expresso de Luxo, chegando a Parnaíba no início da manhã do dia combinado. Minha bagagem dessa vez era bastante reduzida e consistia apenas de dois volumes, meus velhos companheiros de tantas outras viagens: um baú metálico contendo o rádio, manipulador e acopladores, e um tubo de PVC de aproximadamente 2 metros, dentro do qual levava uma antena tribanda vertical DXV-303, que seria usada nas bandas novas (12, 17 e 30 metros).

Fui o primeiro a chegar ao local do encontro, um restaurante próximo à ponte que liga Parnaíba ao porto das barcas, o porto dos Tatus. Pouco a pouco foram aparecendo alguns radioamadores da cidade, interessados em conhecer os forasteiros expedicionários e ali permaneceram até nossa partida. Um desses colegas era Luis Carlos (PS8LCN), que resolveu nos acompanhar, integrando-se à expedição. Outro era Uchoa (PS8QS), que mesmo sendo deficiente visual, sempre prestou grande ajuda ao Teresina DX Group, em todas as ocasiões em que foi solicitado.

Uchoa foi quem tomou as providências necessárias para a contratação da lancha para nosso transporte e conseguiu autorização do líder



(59) - Pesca de curral – Pescaria feita com armadilha feita de estacas de madeira fincadas no chão, para aprisionar os peixes e já usada pelos índios, antes do descobrimento do Brasil, também chamada CAIÇARA.

comunitário da ilha, Sr. José Durval, para que ficássemos alojados no clube dos pescadores, um salão onde se realizam as festas daquela comunidade.

Mais ou menos às onze horas da manhã, chegou a caminhonete de PS8HF, trazendo o restante do pessoal. A equipe que chegava era composta por Milton (PS8HF), Jesus (PS8ET), Lucas (PU8PYK, filho de Jesus) e Wilson, um adolescente, filho de Milton, que já demonstrava bastante interesse em se tornar radioamador.

Raimundo Júnior (PS8DX), que nunca deixou de participar das expedições piauienses, lamentavelmente não pôde dessa vez comparecer, embora fosse o gerente de QSL's e um dos mais entusiasmados com o evento. Ele é médico e teve que cancelar sua participação na última hora, devido a compromissos inadiáveis ligados à sua profissão.

Almoçamos todos no referido restaurante e, após colocar minha bagagem a bordo, Luis Carlos e eu embarcamos no veículo. Após as despedidas de praxe, tomamos o rumo do Porto dos Tatus, onde a lancha contratada por Uchoa nos aguardava. Chegamos ao porto às 15,40 hs, quarenta minutos atrasados em relação ao que tinha sido combinado com o dono da lancha, que teve que engolir a justificativa apresentada por Milton e Jesus.

Chegamos à ilha às 17,05 hs, após 55 minutos de viagem e na praia fomos recepcionados por grande número de habitantes, gente humilde da comunidade, que encarava nossa chegada como um fato inusitado, uma verdadeira atração.

Descarregamos nosso material e procuramos pelo Durval, o líder comunitário, dono do local onde íamos ficar alojados. Ele nos recebeu muito bem e nos levou até o grande salão, ao lado do qual havia um amplo terreno, onde iniciamos imediatamente a instalação das antenas, serviço que foi concluído com bastante rapidez.

Sob as vistas de um grupo de ilhéus que, de cócoras ou sentados no chão em um canto do salão, observavam nossa movimentação, fizemos as ligações dos cabos ao rádio (um Kenwood TS-440-S), abastecemos e colocamos a funcionar o gerador (um Honda EM-650). Exatamente às 17,57 antes do sol se pôr completamente, Jesus fez a primeira chamada utilizando o indicativo especial ZW8CI, sendo prontamente contestado pelo colega PR7CPK, que disse estar à nossa espera há bastante tempo.

A operação prosseguiu noite adentro, até a madrugada, com os operadores se revezando, ora em SSB, ora em CW, em turnos curtos, para que ninguém ficasse cansado em demasia.

Após algumas horas de repouso, a operação foi reiniciada, antes do nascer do sol. Enquanto um operava o rádio, os outros cuidavam do gerador, ou respondiam a enxurrada

de perguntas que os ilhéus, que desde cedo chegavam para nos ver, nos dirigiam o tempo todo. Todos eles queriam parecer simpáticos e faziam tudo para agradar.

No meio da manhã dei uma saidinha para conhecer os arredores e tirar algumas fotografias. Foi nessa ocasião que tive oportunidade de me aproximar de algumas pessoas, com as quais tive mais afinidade. Uma delas foi Durval, nosso anfitrião, que fez questão de me levar até um pequeno telheiro, atrás de sua casa, para mostrar orgulhoso onde ficava o gerador de sua propriedade, utilizado principalmente nas noites em que havia festa no clube, que era justamente o prédio onde estávamos alojados.

Outra pessoa que me deu muita atenção foi um pescador de nome João Goberto, nativo da ilha, que me fez companhia em uma caminhada pelas trilhas arenosas, mostrando as poucas coisas que havia a ver por ali. Lucas e Luis Carlos também se interessaram em conhecer melhor a ilha e participaram desse prazeroso passeio. Afinal de contas, uma expedição não é somente trabalho. Fazer um pouco de “turismo”, conhecer as características e peculiaridades de cada lugar por onde ando, sentir de perto o modo de vida das pessoas, sempre foi para mim uma alternativa muito importante e agradável.

As pequenas casas eram espalhadas a esmo e ficavam distantes umas das outras, às vezes formando grupos de três ou quatro. Não havia alinhamento entre elas e não se via nenhum sinal de saneamento ou urbanismo, exceto por alguns postes de cimento que sustentavam fios de energia elétrica. Os caminhos, quando se desejava ir a qualquer lugar, eram simples veredas sinuosas por entre as dunas, cruzando o areal em todas as direções e o chão estava encharcado pelas chuvas caídas nos dias anteriores. Por isso tínhamos que atravessar muitas poças d’água durante nosso passeio e o melhor que tínhamos a fazer era caminhar descalçados, como estava João Goberto e quase todos os habitantes do lugar.

Nada de asfalto, nada de calçamento. Apenas areia, muita areia, parcialmente coberta por vegetação rala e por coqueiros, muitos coqueiros, altos e improdutivos, pois não havia neles um único coco.

Não vi um só carro na ilha. O areal não permite o uso de qualquer tipo de veículo, nem mesmo bicicleta. Todo mundo anda mesmo é a pé ou, em raras exceções, em lombo de jumento, animal que também não era muito comum por ali.

João Goberto nos levou para conhecer a parte onde havia maior concentração de edificações na ilha, que ficava a uns 500 metros de nosso alojamento. Lá encontramos uma



igrejinha cercada por um muro sem reboco, tendo à frente um terreno sombreado por algumas árvores antigas, de bom tamanho, onde alguns rapazes se divertiam com uma garrafa de cachaça. Disseram-nos que aos domingos costuma vir um padre de Araiões, para ali celebrar uma missa.

A igreja era situada em uma ruela arenosa onde estavam alguns outros prédios importantes, como a mercearia aparentemente deserta, a agência postal, que estava fechada, o posto telefônico, inoperante há vários meses e a escola municipal, que parecia ser a única coisa que realmente funcionava, naquela sexta-feira.

João Goberto nos convidou então para conhecer o “gerador da prefeitura”, que ficava numa pequena sala ali perto, conhecida como “casa de força”. Ele era o homem encarregado de ligar e desligar o gerador todos os dias, tarefa que fazia dele uma pessoa muito importante. No percurso até o local, atravessamos lateralmente um campo de futebol alagado por uma enorme poça d’água que mais parecia, na verdade, era uma lagoa com duas traves.

O gerador, de apenas 40 KWA, consumidor de quase mil litros de óleo diesel por mês, não tinha capacidade de produzir energia suficiente para iluminar todas as casas, por isso a rede elétrica da ilha era dividida em dois circuitos, cada um deles atendendo a uma metade da comunidade, o que significa que os moradores dispunham de eletricidade dia sim, dia não. O horário de funcionamento do motor era das 18 às 22 horas, a prefeitura nada cobrava pela energia fornecida, mas cada casa só podia utilizar duas lâmpadas de 25 watts.

Iluminação pública, logicamente, era coisa que não havia. À noite, era bem complicado andar pelos caminhos enlameados, onde imperava a escuridão.

Depois de conhecer a casa de força, fomos levados por nosso cicerone ao quintal de outra casa das proximidades, onde estava em fase de experiência uma enorme roda metálica, cuja finalidade era gerar energia a partir da água de um tanque, que seria elevada para uma caixa-d’água com capacidade para quatro mil litros e com 13 metros de altura. A força dessa água, ao cair de volta para o tanque, faria girar a grande roda, que, por meio de engrenagens, produziria energia elétrica através de um gerador, criando uma espécie de moto-contínuo, um sistema que contraria os princípios da termodinâmica, antigo sonho dos cientistas, capaz de funcionar indefinidamente sem o consumo de combustível.



Essa roda d'água era a esperança dos moradores e principalmente da prefeitura de Araisos, para resolver o problema de abastecimento elétrico da ilha, e como ainda não se tinha confirmação se iria dar certo ou não, era apenas uma obra imponente e curiosa, a grande atração da Ilha das Canárias.

Depois do agradável passeio, que me deu oportunidade de conhecer bastante a maneira de viver daquela gente pobre, carente de tudo, mas sempre demonstrando alegria e vontade de ajudar, retornei ao clube, local de nosso alojamento, onde retomei minhas funções de telegrafista expedicionário.

Tentamos então colocar simultaneamente duas estações no ar, aproveitando as excelentes condições de propagação e por algumas horas a coisa deu certo, o que aumentou bastante o número de contatos realizados, apesar de estarmos transmitindo com baixa potência. Nosso pequeno gerador Honda mostrou-se muito eficiente e pudemos utilizar por várias horas as bandas novas, o que resultou em mais de 250 contatos na faixa de 12 metros e mais de cem na de 30 metros, banda onde só é permitida a operação em telegrafia.

Enquanto estávamos operando, éramos atentamente observados por uma platéia silenciosa. Pelo menos quinze nativos, jovens e velhos, pescadores e agricultores, calejados trabalhadores rurais, atraídos pela curiosidade, permaneciam o tempo todo sentados no chão, junto à parede do salão, observando tudo que fazíamos. Até nos momentos em que nossa atividade era interrompida para as refeições, eles permaneciam ali, olhando para nós.



O sábado transcorreu normalmente, Milton e Jesus revezando em SSB, eu em telegrafia, mudando freqüentemente de faixa, aproveitando os momentos mais favoráveis de propagação e parando nos horários em que não valia a pena gastar o combustível do gerador. Durante todo o tempo que nos mantivemos no ar, fomos acompanhados de perto por diversos colegas, principalmente Elísio (PT7BZ) e Irapuan (PR7AR), que colocavam informações a nosso respeito no refletor, divulgando “on-line” as freqüências onde estávamos operando. Isso foi muito importante para nós.

Finalmente amanheceu o dia 23, domingo. Retomamos nossa atividade antes do nascer do sol, para aproveitar ao máximo as últimas horas de nossa permanência e finalmente às oito horas e vinte minutos, após registrar o contato em 20 metros com a

estação portuguesa CT1ANM, Jesus fez um rápido pronunciamento em português e depois em inglês, agradecendo a participação de todos que contataram conosco.

A expedição ficou assim encerrada, com um total de 2.852 QSOs, realizados, sendo 2.101 em SSB e 771 em telegrafia.

Desmontamos rapidamente as antenas, embalamos todo nosso equipamento e tratamos de carregar tudo para a lancha, que já estava à nossa espera e nós não queríamos chegar atrasados outra vez.

Retornamos ao Porto dos Tatus, na Ilha Grande de Santa Isabel, onde estava a camionete de Milton, e nela colocamos de novo todo o material da expedição. Fomos então à residência de Uchoa, apresentar nossas despedidas e nossos agradecimentos pela preciosa ajuda e daí nos dirigimos à estação rodoviária, onde fiquei com meu baú e meu tubo de PVC.

Enquanto os companheiros se dirigiam a Teresina em transporte próprio, eu viajei até Fortaleza de ônibus, chegando em casa no começo da noite.

O QSL da expedição

Ilha das Canárias - Brazilian Islands
 Latf. 02° 48' S - Long. 41° 52' W # BRAZIL 500 YEAR DISCOVERY PROGRAM

ZW8CI - IOTA SA 072 - DIB 72 - 1st. DX-Pedition
 Confirming QSO with or SWL retorter

To Radio	Date	UTC	Mhz	2 Way	RS(T)
	Abr/00			SSB - CW	59 - 599
	Abr/00			SSB - CW	59 - 599
	Abr/00			SSB - CW	59 - 599
	Abr/00			SSB - CW	59 - 599

Our special thanks: FEDERAÇÃO LABRE PIAUÍ, TERESINA DX GROUP, GEOTAP ASSOCIAÇÃO DE EXPEDICIONARIOS ILHEUS, PS8QS, PS8DX, PS8GE, PS8PY, PS8NE, PS8QE, PS8ACL, PS8ACM, PS8FAM, PT7BZ, PP5SZ, PR7AR, PY1NEZ, PP2JF, PS7AB and Mr. Durval, DX-pedition realized by TERESINA DX GROUP
 Team: Left to Right PS8LCN, PS8ET, PS8HF and PT7AA
 Photo by PUBPYK and PT7AA - QSL Manager PS8DX - QSL Lay-Out by PS8ET

Frente

Verso

Galeria de fotos



O Porto dos Tatus



Embarcando na lancha



Navegando para Canárias



Chegando às Canárias



Uma das poças d'água



O clube- Nosso alojamento



As antenas



Luis Carlos, Jesus, Milton



O local da operação



Tino, em CW



A roda d'água



Os operadores

D É C I M A T E R C E I R A E X P E D I Ç Ã O

ILHA DAS CANÁRIAS

22 a 24 / 06 / 2000 – (IOTA: SA 072)

(Minha segunda expedição à Ilha das Canárias)

Na manhã do dia 21 de junho de 2000, fui visitar meu amigo Elísio- PT7BZ (foto), em seu local de trabalho, nos altos da loja A Decoratriz, na rua Floriano Peixoto. Eu sempre demorava um pouco por lá, quando ia resolver qualquer assunto de meu interesse no centro da cidade.

Vale lembrar que Elísio sempre deu suporte às expedições das quais participei, não somente mantendo contatos diários conosco pelo rádio, fazendo divulgação de nosso trabalho e transmitindo informações à família durante as operações, mas principalmente ajudando nos preparativos e incentivando com palavras de estímulo, otimismo e apoio moral, nos momentos de indecisão e dificuldade.

O assunto predominante passou logo a ser a expedição realizada pelos rapazes do Teresina DX Group, da qual tomei parte dois meses antes, conforme narrativa terminada na página anterior.



Elísio tinha gostado bastante das fotos que lhe forneci, fez várias perguntas sobre o delta do Parnaíba e demonstrou interesse em participar de uma próxima operação radioamadorística ao local. Ele também tinha sangue expedicionário nas veias, e desde o ano anterior já tinha participado de expedições às ilhas de Itaparica e Tinharé, na Bahia, Itamaracá, em Pernambuco e Fernando de Noronha. Seu desejo agora era incluir novas ilhas ao seu currículo expedicionário.

De repente, interrompendo a conversa, ele tomou uma decisão surpreendente, uma idéia meio maluca, que me pegou de supetão: convidou-me para fazer com ele uma nova expedição na Ilha das Canárias, aproveitando o fim de semana prolongado que se iniciaria no dia seguinte.

O dia seguinte, quinta-feira, seria feriado religioso, dia de Corpus Christi, e o comércio seria fechado. A sexta-feira, portanto, seria um “dia imprensado”, ou “dia enforcado”, como define o dicionário Aurélio, e quando isso acontece, normalmente provoca

o fechamento do comércio pelo restante da semana. Ia ser um fim de semana prolongado, que ia da quinta ao domingo.

Tomado de surpresa, relutei, alegando que não haveria tempo para entrar em contato com Uchoa-PS8QS, que era a pessoa indicada para conseguir alojamento na ilha, nem mesmo para tomar todas as providências da nossa alçada, como mandar revisar o carregador de bateria, acondicionar os equipamentos, preparar as antenas, enfim, fazer tudo certinho, para que a empreitada terminasse bem.

Porém Elísio pensava diferente e ele não via nenhuma dificuldade. Bastava colocar a bagagem dentro do carro e seguir viagem. Chegando ao destino, era só falar com Durval, (que eu já conhecia), pedir permissão para usar o galpão e botar a estação no ar.

Vendo minha indecisão, ele deu a cartada final: quem ia decidir se a expedição ia se realizar ou não, seria eu. Caso eu não estivesse interessado em ir, a conversa estava encerrada. Caso eu concordasse, nós viajaríamos pela madrugada e as despesas correriam por conta dele...

Diante de argumentos tão convincentes, concordei.

Passamos então a combinar os detalhes da expedição, tarefa que há vários anos Karl e eu levávamos muito a sério e que nos tomava muito tempo.

Ficou combinado que viajaríamos no meu carro e que o local da partida seria minha casa, às duas horas da madrugada do dia seguinte. Elísio estaria lá nesse horário, levando rádio, antena de fio, duas baterias grandes, máquina fotográfica e outros itens menores.

Eu ficaria encarregado de mandar fazer imediatamente uma revisão no carregador de bateria e levaria rádio, acoplador, antenas verticais, manipuladores, isopor para gelo, cabos coaxiais, botijões para combustível e para água potável, ferramentas, etc.

Se o tempo gasto para decidir a viagem foi curto, o planejamento final foi muito mais rápido, não durando mais que quinze minutos e feito no estilo BZ ⁽⁶⁰⁾ de resolver as coisas, que consiste em pouquíssima conversa e decisões na velocidade da luz.

Felizmente as coisas deram certo. O mecânico ajustou o carregador e quando retornei à residência, já à noite, passei a revisar e organizar o material que seria transportado, o que levou bastante tempo.

(60) – BZ São as letras do sufixo do indicativo de Elísio. Também conhecido como bi-zéd.

Coloquei tudo a bordo do Santana, tentando distribuir o peso com equilíbrio e deixando lugar vago para os objetos que Elísio ia trazer. Era muito material para pouco espaço, o que dificultava a tarefa.

Terminei a arrumação quando já era quase meia-noite. Tentei dormir um pouco, mas não consegui. Então fiquei vendo TV enquanto aguardava meu companheiro.

Às duas e trinta Elísio chegou, acompanhado de Neno, seu fiel escudeiro e motorista da empresa, que nos ajudou bastante no restante da arrumação da carga, antes de levar o carro de volta.

Passavam alguns minutos das três da manhã, quando saí da garagem. Seriam mais de 500 quilômetros de estrada que, embora asfaltada, costuma ter muitos trechos esburacados, por causa das chuvas dos primeiros meses do ano.

Com apenas 15 quilômetros percorridos, mal alcançamos a BR-222, notei que um dos pneus traseiros estava baixo e que aparentemente tinha furado. Felizmente estávamos nas proximidades de um posto de combustível, onde havia uma borracharia, fechada àquela hora. O frentista do posto nos informou que o borracheiro dormia na oficina, que bastava bater na porta, que ele vinha atender. Foi o que fizemos e o rapaz sonolento resolveu nosso problema.

Mais de meia hora de atraso. O sol ainda não tinha nascido, mas seus raios já começavam a iluminar o céu no leste, prenunciando que logo mais ele surgiria no horizonte. Seguimos nossa viagem, com velocidade moderada, tendo o maior cuidado com os buracos do asfalto, para evitar novos aborrecimentos.

Eu dirigia o carro. Elísio, à minha direita, no banco do carona, espremido entre os tubos de PVC que continham as antenas verticais, procurava manter conversação, para espantar o sono que ambos sentíamos.

Tínhamos percorrido aproximadamente 120 quilômetros e o sol já estava a meia altura, quando resolvemos parar num restaurante de beira de estrada, para comer alguma coisa. Depois de um café reforçado, voltamos ao carro e nesse momento, Elísio preocupado com o sono que eu provavelmente estaria sentindo, ofereceu-se para dirigir o carro.

Não gostei muito da idéia, primeiro por que não estava com tanto sono assim e segundo, por que nunca gostei de deixar meu carro, mesmo velhinho, ser dirigido por outras pessoas. Mas concordei e entreguei a ele as chaves do veículo passando a ocupar a cadeira espremida entre os canos. Afinal de contas Elísio é excelente motorista e eu já o tinha acompanhado em outras viagens.

Era a minha vez de puxar conversa para espantar o sono.

Poucos quilômetros adiante notei que o carro começou a sair da rodovia, passando a trafegar com as duas rodas da direita pelo acostamento e cada vez indo mais para fora. Olhei para Elísio e ele parecia estar em seu estado normal, olhos bem abertos, olhando para a frente. Gritei: cuidado, Elísio, nós estamos saindo da estrada. Assustado, sem entender bem o que estava acontecendo, ele parou o carro no acostamento, convidou-me a assumir novamente a direção do veículo e passou para o assento do passageiro.

Pois é, ele estava dormindo com os olhos abertos e praticamente conversando comigo. Graças a Deus eu tinha me mantido desperto e pude evitar um possível acidente.

Passado esse vexame, a viagem prosseguiu tranqüila. Apesar do sono, agüentei firme até o fim da jornada, enquanto, ao meu lado, Elísio, agora bem menos preocupado, tirava bons cochilos, o que era muito bom. Afinal de contas alguém tinha que chegar descansado ao destino, em condições de dar andamento à expedição e esse alguém, sem dúvida nenhuma, deveria ser ele.

Chegamos a Parnaíba, sãos e salvos, às 11 horas. A etapa seguinte foi comprar 40 litros de combustível, 10 litros de água mineral, gelo, pilhas, filmes e mantimentos para 3 dias. Depois arranjamos um jeitinho de enfiar tudo no carro, fizemos alguns telefonemas para Fortaleza e, depois de um almoço apressado, seguimos para o porto das barcas. Lá chegando, tivemos de encarar novos problemas, pois, em virtude do feriado, o estacionamento onde pretendíamos deixar o automóvel estava fechado e o último barco para as Canárias tinha saído, há meia hora.

Conseguimos um local para deixar o carro, alugamos uma pequena “chalana” (foto ao lado) e partimos para a ilha, onde chegamos uma hora depois.

Desembarcamos e colocamos toda nossa tralha na areia da praia, na margem do rio. Elísio ficou ali, montando guarda ao material, enquanto eu me dirigi à casa de Durval, para pedir permissão para nos acomodar no galpão onde esteve instalada a expedição anterior, que é o clube social da comunidade.

De imediato percebi que a ilha estava diferente. As poças d’água que existiam no percurso da praia até a vila de casas, haviam desaparecido. Agora só havia areia seca e fofa, resultado da ausência de chuvas nos últimos meses.



Durval ficou muito surpreso com minha presença inesperada. Recebeu-me alegremente, mas lamentou não poder nos ajudar e explicou o que estava acontecendo: Junho é mês de festas na ilha das Canárias, mês de muitas comemorações, do mesmo modo que acontece em inúmeras cidades nordestinas, que levam muito a sério os tradicionais festejos juninos. Muita gente retorna às suas origens e as casas hospedam centenas de familiares e visitantes, o que faz crescer enormemente a população. Quase todas as casas estavam lotadas de parentes e amigos e ia ser difícil conseguir alojamento, visto que ali não existiam hotéis ou pousadas.

Retornei à praia para dar a má notícia ao meu companheiro, convencido que estávamos num beco sem saída e que a expedição teria de ser cancelada, antes mesmo de começar.

A chalana ainda estava ali perto e nós já estávamos pensando em voltar para Parnaíba, quando entrou em cena o pescador Zé Maria (foto ao lado), genro de Durval.



Ele perguntou se nós estaríamos dispostos a ficar hospedados na casinha, sem nenhum conforto, onde moravam os pais dele, falou que a casa ficava ali bem perto e que era uma das poucas residências que não tinham hóspedes naquele momento.

Elísio gostou da idéia. Afinal de contas essa parecia ser a única solução capaz de salvar a expedição

Solicitamos ao dono da chalana para aguardar um tempinho enquanto tomávamos uma decisão, deixamos alguém tomando conta de nossas coisas e pedimos a Zé Maria que nos levasse para conhecer a casa.

Caminhamos por uma trilha arenosa por aproximadamente 100 metros até chegar a um local bastante arborizado, onde havia duas pobres casinhas, muito precárias e estragadas.

A primeira delas (foto ao lado) era a residência do Sr. Francisco, conhecido como “seu” Cicico e dona Livramento, os pais de Zé Maria. Eles moravam ali em companhia de duas crianças, seus netos. A mãe das crianças, irmã do Zé Maria, arranjava um emprego de empregada doméstica em Fortaleza e tinha deixado as crianças aos cuidados dos velhos.



O casebre onde eles moravam, como se pode observar, era muito precário. O telhado muito baixo estava bastante estragado, as paredes muito sujas e com falhas no reboco, as portas e janelas caindo aos pedaços. Para completar, o banheiro era apenas um cercado feito de varas, no fundo do quintal, onde havia um buraco no chão servindo de latrina. Um miserê de fazer dó!

A frente da casa dava diretamente para a trilha, a “rua”, por onde as pessoas transitavam toda hora. O quintal era um pequeno terreno cercado de pau-a-pique, que abrangia as laterais e a parte traseira da casa.

Zé Maria falou com “seu” Cicico sobre o nosso problema e ele, mesmo sem entender o queríamos fazer e sem saber o que ia ganhar com isso, concordou em nos ceder a sala da frente, essa que aparece na fotografia, com uma das janelas aberta.

Dispensamos a chalana e, com o auxílio de Zé Maria e de outro rapaz, carregamos todos nossos pertences para a casa de “seu” Cicico. Colocamos uma antena de fio no alto de dois coqueiros, atirando pedras amarradas a fios de nylon, o que foi feito com bastante rapidez, instalamos uma antena tribanda vertical na frente da casa, local próximo ao rádio, e pusemos o carregador de bateria para funcionar, também na parte externa, junto à parede da frente da casinha. Tudo em caráter provisório, para não perder tempo.

O sol já estava baixando, era hora de nos entendermos com dona Livramento sobre nossa alimentação. Acabrunhada, ela disse que cozinava muito mal, mas que ia arranjar uma pessoa para fazer nossa comida. Mais acabrunhada ainda, ela revelou que não havia gás butano na casa. O botijão estava vazio há várias semanas.

Elísio forneceu dinheiro para comprar gás, entregamos a ela os mantimentos que havíamos comprado em Parnaíba e esse problema ficou resolvido.

Arranjamos uma mesinha para colocar o equipamento em cima e Elísio iniciou a operação na faixa de 20 metros, utilizando a antena de fio e o indicativo PT7BZ/PR8 ⁽⁶¹⁾. Como não tinha havido tempo para providenciar indicativos especiais, teríamos de usar as prerrogativas de nossas licenças para operação móvel/portátil, tudo de conformidade com a legislação ⁽⁶²⁾.

(61) – PT7BZ/PR8 – A barra indica que a estação PT7BZ está operando em território maranhense (PR8 é o indicativo do Maranhão).

(62) – O indicativo que usei em telegrafia foi PT7AA/PR8.

Anoiteceu. A propagação não estava boa, mas Elísio insistia chamando, identificando a nossa posição no IOTA, fazendo o que era possível. Vários colegas brasileiros se mantinham na nossa frequência procurando auxiliar, mas o número de contatos realizados crescia lentamente.

Foi então que “seu” Cicico nos falou que os vizinhos da casa ao lado reclamaram do barulho do motor do carregador de bateria, que funcionava lá fora. Havia uma pessoa doente na casa, que estava se sentindo muito incomodada com a zoada e eles pediam que o motor fosse desligado.

Enquanto Elísio continuava a operação, utilizando apenas a carga da bateria, “seu” Cicico e eu transferimos o gerador para o terreno lateral da casa, no lado oposto à residência do vizinho, e o mais afastado possível do reclamante. Felizmente havia bastante fio grosso em minha mala, que permitiu fazer isso.

Terminado esse trabalho, “seu” Cicico me falou que havia necessidade de também mudar de lugar a antena vertical, que igualmente estava lá fora. A comunidade era pacífica, ordeira, mas poderia aparecer alguém para roubar o alumínio ou simplesmente danificar a antena, por puro vandalismo. Afinal, era época de festas e havia muita gente ingerindo bebida alcoólica por ali.

Mesmo no escuro, transferi a vertical para o terreno do outro lado da casa, um local afastado das árvores, ficando tudo OK.

Elísio e eu nos revezamos no rádio, até tarde da noite, mudando freqüentemente de faixa, tentando driblar uma propagação pra lá de ingrata.

Afinal, vencidos pelo sono e pelo cansaço, desligamos o gerador, armamos nossas redes e tratamos de dormir um pouco.

Nas primeiras horas do dia seguinte, ainda escuro, reiniciamos nosso trabalho e logo que o sol nasceu abrimos uma das janelas da salinha, para que entrasse ventilação e luz natural do dia.

Ao ver a janela aberta, as pessoas que passavam davam uma paradinha e ficavam olhando para nós com curiosidade. A notícia de nossa presença tinha se espalhado e nós éramos a atração do momento.

A maior parte das pessoas ficava normalmente olhando através da janela, em silêncio ou fazendo comentários entre si em voz baixa, não chegando a incomodar. Mas alguns mais afoitos falavam alto, faziam perguntas, pediam esclarecimentos sobre nosso trabalho, davam palpites, coisas que atrapalhavam um pouco. Um desses afoitos era um

rapaz franzino conhecido como Sarney (foto ao lado), que passou um tempão puxando conversa, insistindo para que fôssemos até a casa dele, conhecer sua família e tomar um café. Notava-se que ele era um pouco retardado, porém inofensivo e sempre procurando demonstrar ser uma pessoa simpática e educada.



Sarney ao lado de um tio

A insistência do convite atrapalhava o trabalho de Elísio, que não tinha a menor intenção em se afastar do rádio e começava a ficar aborrecido. A solução que encontrei foi dizer a Sarney que Elísio não podia sair, mas que eu o acompanharia até sua casa, para conhecer sua família e tomar um café. E foi o que fiz.

A casa dele ficava a uns 150 metros de distância, casinha humilde, como todas as outras, mas em condições bem melhores que a residência de “seu” Cicico. Lá estavam a mãe e um tio de Sarney, que me receberam com a maior indiferença.

Procurando não demonstrar constrangimento, agüentei firme e esperei que a senhora, com visível má vontade, preparasse e servisse o cafezinho. Após o café, retornei ao shack, onde Sarney, felizmente, não apareceu mais.

Apesar da competência e do esforço de Elísio, o aproveitamento continuava fraco e o número de contatos crescia devagar. Mesmo contando com o apoio de estações fixas poderosas, como PY5EG e PY5BI, Elísio não conseguia formar grandes “pile-ups”, tão comuns em expedições desse tipo. A propagação não nos favorecia e era freqüente fazer chamados sem resposta, o que era bastante frustrante.

E assim continuou nossa expedição pelo restante da sexta-feira e pela manhã do dia seguinte. No sábado à tarde, aproveitando a presença de João Goberto, meu conhecido da viagem anterior, levei Elísio para conhecer a roda d’água que não funciona, mas que é a atração principal da ilha.

Durante o percurso até lá, vimos muitas crianças brincando nas dunas de areia fofa e notamos grande quantidade de lixo espalhado por todo lugar, principalmente sacos plásticos que eram carregados pelo vento em todas as direções.

Quando estive na ilha dois meses antes, não era essa a situação e a ilha me pareceu limpa e bem cuidada. Certamente a sujeira que agora saltava aos olhos era produzida pelos parentes e visitantes, que demonstravam estar ligando muito pouco para a limpeza do ambiente e o respeito à natureza.

Tiramos algumas fotografias e depois fomos tomar informações sobre as opções de transporte para Parnaíba, no dia seguinte.

Fomos informados que haveria um barco com saída programada para cinco horas da manhã, horário que nos pareceu bastante conveniente, para que pudéssemos estar de volta a Fortaleza na parte da tarde. Garantimos nossos lugares na embarcação e retornamos ao shack para as horas finais de nossa expedição.

Elísio aproveitou o restante do tempo disponível para fazer mais algumas dezenas de contatos e encerramos nossas atividades à noite, para que pudéssemos desmontar a estação e descansar um pouco.

Enquanto desmontávamos as antenas e empacotávamos nossa bagagem, a festa acontecia lá no clube e parecia muito animada. Pelo som das músicas que chegava até nós, podíamos imaginar que a quadrilha junina estava fazendo o maior sucesso.

Pedimos então ao senhor Cicico que providenciasse três garrafas de cerveja gelada, o que ele fez com o maior prazer. Ele bebericou conosco e, empolgado, ofereceu-se para ir comprar mais, parecendo ter ficado um pouco decepcionado, quando falamos que não pretendíamos exagerar na bebida. Mesmo assim, foi apanhar sua sanfona e fez para nós uma rápida exibição de seus dotes musicais.

No domingo muito cedo Zé Maria chegou para nos ajudar a carregar nosso material para a praia. Elísio acertou as contas com dona Livramento e seu marido, despedimo-nos das pessoas que estavam na praia e tomamos o rumo de Parnaíba. Uma hora depois chegando ao porto dos Tatus, colocamos nossa carga de novo no Santana e rumamos imediatamente para Fortaleza, onde chegamos às 16 horas.

No dia seguinte Elísio telefonou informando a quantidade de QSOs realizados.

Eis os números:

SSB	1.206
CW	308
Total	1.514 contatos

Apesar de prejudicado pelas fracas condições de propagação, esse resultado não foi ruim. Achamos que nosso esforço valeu a pena e nos sentimos recompensados por haver proporcionado a centenas de colegas, mundo afora, a oportunidade de trabalhar SA-072, cujos QSL's enviamos via LABRE, poucos dias depois de chegarmos em casa.

Vale também mencionar que essa viagem teve o grande mérito de reforçar em Elísio o gosto pelas expedições, levando-o a participar depois de duas outras aventuras

importantes, que foram no Arquipélago de São Pedro e São Paulo e na Ilha da Trindade, conforme pode se ver na tabela mostrada no final desta página.

Elísio é hoje um dos poucos radioamadores brasileiros que podem se orgulhar de ter operado nas quatro entidades brasileiras do DXCC ⁽⁶³⁾.



O QSL da expedição

===== X X X =====

Elísio- PT7BZ tomou parte nas seguintes expedições:

Indicativo	Local	Nº IOTA	Mês/ano
PT7FX/PY6	Itaparica	SA-023	Março/1999
PT7BZ/PY6	Tinharé	SA-080	Março/1999
PT7BZ/PY7	Itamaracá	SA-046	Junho/1999
PT7BZ/PY0F	Fernando de Noronha	SA-003	Fevereiro/2000
PT7BZ/PR8	Canárias	SA-072	Junho/2000
PW0S	S.P.S.P. Rocks	SA-014	Fevereiro/2001
PW0T	Trindade	SA-010	Fevereiro/2002

===== X X X =====

63 – As quatro entidades brasileiras no DXCC são: 1- O continente, 2- A Ilha de Fernando de Noronha, 3- A Ilha da Trindade, 4- O Arquipélago de São Pedro e São Paulo.

Galeria de fotos



Elisio e Tino na chalana



Chegada à Ilha das Canárias



Bagagem na praia



Local da operação



Elisio em SSB



Tino em telegrafia



PT7BZ na frente do shack



PT7AA no mesmo local



Elisio e Cicico sanfoneiro



Abastecendo o gerador



Canoas dos pescadores



Goberto e Elisio



Anoitecendo na ilha



D. Livramento e seu marido



Barcos na praia

Posfácio (do autor)

No dia 4 de julho de 2009 finalmente terminei o relato sobre minhas peripécias no mundo das expedições radioamadorísticas. Certamente vou ter que fazer ainda alguns acréscimos, correções, pequenos reparos, mas o básico, o essencial está terminado. É possível que eu tenha esquecido alguns detalhes, visto terem sido 13 as expedições que participei, sendo a primeira há exatamente 20 anos.

Falar sobre essas viagens foi bem mais difícil do que imaginei, quando comecei a escrever este livro. Muitas vezes tive de reler o que já estava praticamente terminado. Voltei atrás em muitas e muitas ocasiões, mudando palavras, acrescentando idéias, eliminando trechos inteiros, montando novas frases, procurando adaptar e descrever melhor cada situação, tentando encaixar novos dados que me vinham à memória, ou simplesmente aguardando que novamente se manifestasse algum impulso criativo, que trouxesse a mim a inspiração necessária para relatar aquilo que me interessava, com a maior exatidão possível.

Várias vezes acordei no meio da noite com uma idéia, uma nova versão para uma passagem que não estava parecendo ter ficado muito boa, ou mesmo quando me lembrava de algo importante que não tinha sido mencionado. E ligava o computador para registrar o pensamento, antes que ele fugisse de minha memória.

Li e reli dezenas de vezes o que já estava escrito. Às vezes sabia de cor períodos inteiros. Consulte o dicionário dezenas, centenas de vezes, para ver se determinadas palavras tinham mesmo o significado que eu queria expressar. Ou até mesmo para saber se as tinha escrito corretamente.

Vasculhei meus arquivos de fotografias, selecionando cuidadosamente as imagens que melhor pudessem ilustrar a descrição dessas aventuras. Fui atrás de recortes de jornais que publicaram alguma coisa sobre minhas viagens ou que falavam dos lugares onde andei. Remexi pra valer um monte de revistas antigas que tenho guardadas, procurando algo que servisse de ajuda. Escrevi muita coisa que depois foi descartada e acabou na lixeira do computador.

Cinco laudas foi o máximo que consegui escrever em um dia. E isso só aconteceu uma vez. E vejam que meus relatos são sobre coisas que realmente aconteceram, que continuam vivas em minha memória. Isso parece meio maluco, mas foi assim mesmo.

Às vezes comentei com minha mulher sobre as dificuldades certamente enfrentadas por quem escreve algo importante. E até fiz comentários sobre os autores de novela da televisão, que escrevem trinta e até mais laudas por dia, ao mesmo tempo em que criam novas situações, desenvolvem tramas complicadas e mistérios que prendem a atenção e fazem o telespectador aguardar ansiosos pelo dia seguinte. Quem sou eu para me comparar com gente assim talentosa!

Estou satisfeito, porque procurei realizar meu desejo da melhor maneira possível, retratando todos os fatos com a maior fidelidade, e acho que caprichei bastante nesta aventura literária, procurando fazer com que qualquer leigo entendesse totalmente minhas histórias e pudesse compartilhar um pouco das aventuras das quais participei. Até coloquei notas de rodapé dando informações sobre palavras e expressões usadas no jargão radioamadorístico. Certamente essas informações de fim de página servirão para esclarecer algumas dúvidas e facilitar a leitura de algumas pessoas. Por via das dúvidas, coloquei também nas páginas finais o código “Q” e o alfabeto Morse.

Apesar de todos os cuidados, percebi tardiamente que alguns pequenos fatos sobre os quais eu gostaria de dizer alguma coisa, acabaram deixando de ser mencionados, por puro esquecimento. Mesmo se tratando de ocorrências de pouca importância, acho que mereciam um lugarzinho na narrativa. Talvez algum dia eu reescreva tudo e possa resolver isso. Quem sabe!

=====

Na verdade, os relatos expedicionários que você acabou de ler se referem ao que ocorreu durante as viagens de ida e volta, bem como às dificuldades enfrentadas e os pequenos incidentes ocorridos durante o período de cada expedição, o que pouco tem a ver com a “operação” propriamente dita.

Isso porque, depois de instaladas as antenas e rádios, o operador ou operadores normalmente utilizam fones de ouvido e quem está por perto normalmente, além de achar aquilo muito monótono, não toma nenhum conhecimento do que está se passando na frequência utilizada. É um trabalho solitário que interessa somente a quem é mesmo do ramo. Mas é ao mesmo tempo uma atividade fascinante, com o operador em frente ao rádio e o resto do mundo à sua disposição, bem ali, logo à sua frente. Basta uma ajudinha das boas condições de propagação, para que tudo corra às mil maravilhas.

Em telegrafia é um trabalho muito silencioso, graças também aos fones de ouvido. Nem mesmo quem está por perto consegue acompanhar o desenrolar dos acontecimentos.

Quem na verdade acompanha intimamente a atuação do operador de plantão, são os operadores das estações contestantes, espalhadas mundo afora. Eles sim estão muito interessados no desempenho de quem opera a estação “figurinha”, tentando descobrir maneiras de chamar sua atenção, observando os seus hábitos operacionais, desejando ansiosamente ser atendidos logo. Por esse motivo fui muito econômico com as palavras para descrever o desenvolvimento de cada expedição, preferindo contar detalhes de ocorrências paralelas, que muitas vezes nada tem a ver com a atividade radioamadorística.

As estações que operam em ilhas são, em sua maioria, de baixa potência, usam antenas precárias, muitas vezes estão mal acomodadas em barracas e utilizam geradores e baterias. Para compensar essas condições de fragilidade e evitar perdas de tempo, existe um método que é quase sempre empregado pelos radioamadores que as utilizam. É a operação “split” (separado, dividido, em inglês), que consiste em transmitir numa frequência e receber em outra. Isso permite que o sinal fraco da “figurinha” fique isento da interferência dos sinais poderosos das estações que contestam. Além disso, permite que as estações respondam em várias e não só numa frequência, bastando para isso que o operador de plantão dê as indicações necessárias.

=====

Para alguns radioamadores, participar de uma expedição é uma quimera, um ato de loucura, uma utopia, enquanto para outros é apenas a concretização de um ideal, a realização de um sonho, nunca levando muito em conta os riscos, os perigos que vai enfrentar.

Eu sempre estive entre esses últimos citados e me sinto uma pessoa privilegiada, por ter andado em lugares do território nacional, que a grande maioria dos brasileiros nem sequer sabe que existe.

Mas agora tenho que me conformar. Meus dias de radioamador / expedicionário ficaram para trás. Hoje em dia não dá mais. Não por mim, que bem gostaria de continuar correndo mundo, mesmo já tendo ultrapassado os 70 anos, mas principalmente por causa de dona Zilma, minha mulher, cuja saúde sofreu muitos solavancos nos últimos anos, e que não pode mais ficar sozinha em casa. Todos os nossos filhos já estão casados, cuidam de suas

próprias famílias e nem sempre tem disponibilidade de tempo para se preocupar com seus genitores. E eu não desejo criar dificuldades para eles, que já me ajudaram muito nos longos períodos em que fiquei ausente, por causa das expedições.

Quero acrescentar que não é só a questão familiar que me fez parar de viajar. A crescente violência urbana desestimula qualquer saída de casa. Apesar das grades em todas as portas e janelas, das trancas, das correntes, dos cadeados tipo “tetra”, aqueles cujas chaves têm quatro lados, não se pode mais confiar em deixar a casa desprotegida, como acontecia antes.

Para finalizar, quero dizer que este livro é um testemunho pessoal de meu caso de amor com o radiomadorismo e principalmente com a telegrafia, caso esse que já dura toda uma vida.

Pergentino L. Andrade (Tino - PT7AA)

pt7aa@uol.com.br

Fortaleza, CE

NOTAS DE RODAPÉ

- (1) Shack –Cabana, em inglês É como o radioamador chama a saleta onde está instalada a estação.
- (2) DX – Contato a longa distância. Assim são chamadas as comunicações internacionais. Os praticantes de DX são chamados de DX-man, dx-istas ou ainda dexizistas.
- (3) D. C. T. – Antigo Departamento de Correios e Telégrafos, atual E.C.T.
- (4) Curso científico. - Nas décadas de 40 e 50 a criança começava a estudar entre 5 e 7 anos e o ensino era dividido em três fases: 5 anos do curso primário, 4 anos do curso ginasial e 3 anos do curso científico. Depois disso podia se submeter ao exame vestibular e ingressar numa faculdade.
- (5) L.A.B.R.E. – Liga de Amadores Brasileiros de Rádio Emissão.
- (6) Labreano – Sócio da LABRE. Pessoa interessada em radioamadorismo.
- (7) QTC falado – Boletim de notícias produzido pela LABRE.
- (8) QRM – Barulho, interferência radiofônica ou atmosférica. (Veja código Q)
- (9) Corujar significa escutar, sintonizar estações de rádio.
- (10) Oscilador de batimento – acessório que permite a recepção auditiva de sinais morse.
- (11) QSO - Comunicado, no jargão radioamadorístico.
- (12) QSL - Cartão que confirma o contato entre duas estações de radioamador.
- (13) Resistência - atualmente chamado resistor. Condensador - atual capacitor.
- (14) Tubarão – Radioamador possuidor de estação poderosa, com potência acima da média.
- (15) Conteste – Competição radioamadorística, quase sempre realizada em fins de semana.
- (16) DXCC – Significa DX Century Club, diploma fornecido pela Liga de radioamadores americana (ARRL) a radioamadores de qualquer parte do mundo que comprovem um mínimo de cem países trabalhados.
- (17) No jargão radioamadorístico, “trabalhar” uma estação significa estabelecer contato bilateral com ela, com direito a solicitar o QSL de confirmação.

- (18) Existem várias fundações de DX mundo afora. Elas estimulam a prática de expedições e ajudam financeiramente, quando necessário.
- (19) RTTY – (Rádio-teletipo) Modalidade de comunicação radioamadorística, para a qual é necessário o uso de um computador.
- (20) O Projeto TArtaruga MARinha, trata da preservação daqueles animais no Brasil.
- (21) Hand talk – Transceptor de mão. Radinho de pequena potência, de curto alcance.
- (22) Cabo coaxial – Fio fabricado especialmente para antenas.
- (23) CW - abreviatura de continuous waves, o mesmo que telegrafia
- (24) Onda estacionária – Fenômeno elétrico que acontece sempre que a antena não está ajustada ao transmissor, ou em caso de defeito.
- (25) I.O.T.A. – Islands on the air – Diploma inglês concedidos aos “caçadores de ilhas”. São mais de mil ilhas catalogadas, e a numeração delas é precedida da sigla correspondente ao continente: SA (South America), NA (North America), AF (Africa), EU (Europe), OC (Oceania), AS (Asia) e AN (Antarctica).
- (26) GMT – Greenwich Meridian Time – O mesmo que hora zulu.
- (27) Pile- up –Expressão que em inglês significa empilhamento, ajuntamento. É utilizada pelos radioamadores quando se referem a muitas estações que o chamam ao mesmo tempo.
- (28) Maricota, ou phone patch, é um pequeno amplificador de linha telefônica acoplado ao transmissor do radioamador que permite a transmissão da voz de quem está na outra ponta da linha.
- (29) Sub-faixa = Segmento inicial da faixa, de uso exclusivo de telegrafia.
- (30) CQ = Chamado geral.
- (31) NET = Rede, em inglês, usado no sentido de “rodada de DX”
- (32) LOG = Arquivo ou livro de registro de comunicados
- (33) O Arquivo histórico do radioamador brasileiro tem hoje sua home page, um trabalho excelente, com fotos e documentos referentes à história dos radioamadores no Brasil. – O endereço do site é www.radioamador.org.br/
- (34) O nome oficial é ilha de Maiaú, mas quase ninguém a conhece com essa denominação. Os nomes verdadeiramente usados são Batevento e São João (por causa do farol de São João).
- (35) A região das Reentrâncias Maranhenses se situa entre a Baía de São Marcos e a divisa com o Estado do Pará.

- (36) Idi Amin foi um ditador de Uganda, famoso pelas atrocidades que cometeu. Era cognominado “O açougueiro da África”. Consta que eliminou mais de 300.000 pessoas entre os anos 70 e 90.
- (37) SSB (Single Side Band ou Banda Lateral Simples) O mesmo que fonia. É um sistema moderno de transmissão de voz, muito usado no radioamadorismo.
- (38) Trimarã ; embarcação constituída de três cascos esguios presos lado a lado por fortes travessões sobre os quais é montada uma plataforma.
- (39) QRX – No jargão radioamadorístico, significa pedir uma pausa. Quer dizer:” Aguarde um momento, por favor”.
- (40) REBIO = REserva BIOlógica do Atol das Rocas.
- (41) Desde 1961 existem, ou já existiram, dezenas de satélites, a maioria americanos, que podem ser utilizados pelos radioamadores, em suas comunicações, nas frequências de 10 e 2 metros.
- (42) VHF (Very high frequency) Frequência muito elevada. Frequência acima de 50 MHz. UHF (Ultra high frequency) Frequência ultra elevada. Faixa de ondas decimétricas, acima de 430 MHz.
- (43) O mesmo Decreto criou as APA,s de Fernando de Noronha e Arquipélago de São Pedro e São Paulo
- (44) Barreta, significa barra pequena. No atol, a barreta é uma parte mais baixa no paredão de que o cerca, formando um precário canal de acesso, por onde os barcos infláveis podem entrar nos momentos de maré cheia.
- (45) DX-man – É como se intitula o radioamador que se dedica ao DX.
- (46) Reportagem – Informação sobre o sinal que é emitido por uma estação de rádio.
- (47) O peixe-espada, cujo nome científico é Trichiurus lepturus, é um peixe de superfície, corpo alongado. com coloração prateada, de aparência metálica, boca grande e dentes compridos. Muito voraz, ele nada em cardumes junto à superfície e é atraído pela luz de lanternas. É também conhecido como Zambaia.
- (48) NAPACO – NAVio PATrulha COsteiro - Embarcação da Marinha que faz o patrulhamento da costa brasileira
- (49) Barracuda – peixe agressivo e voraz, que pode chegar até os 2 metros de comprimento.
- (50) Tartaruga verde (Chelonia mydas) Espécie muito comum. Pode alcançar até 250 kg.
- (51) Catraia - Pequena jangada, movida a remo, muito útil na operação de desembarque.

(52) Jereré - Espécie de rede em formato cônico, presa a um semicírculo de madeira provido de um cabo longo, usada para a pesca de camarões e peixes miúdos. O mesmo que landuá

(53) - HF (High frequency) Alta frequência. Segmento do espectro de radiofrequência que vai de 3 a 30 Megahertz e que cobre as faixas mais usadas no radioamadorismo.

(54) – Chalana – Embarcação de pequeno porte, movida a motor, comum na região.

(55) – Electril. – Fábrica paulista de antenas.

(56) – DIB - Diploma de Ilhas Brasileiras. Semelhante ao IOTA.

(57) – **Nó ou milha marítima** - Um nó (em inglês, knot, sigla kt) significa uma milha náutica. Uma milha náutica equivale a 1.825 metros.

(58) - A maior é a Ilha Grande de Santa Isabel, com mais de 45 mil hectares.

(59) - Pesca de curral – Pescaria feita com armadilha feita de estacas de madeira fincadas no chão, para aprisionar os peixes, usada já pelos índios, antes do descobrimento do Brasil e também chamada caiçara.

(60) – BZ São as letras do sufixo do indicativo de Elísio. Também conhecido como bi-zéd.

(61) – PT7BZ/PR8 – A barra indica que a estação PT7BZ está operando em território maranhense. (PR8 é o indicativo do Maranhão)

(62) – O indicativo que usei em telegrafia foi PT7AA/PR8.

(63) – As quatro entidades brasileiras no DXCC são: 1- O continente, 2- A Ilha de Fernando de Noronha, 3- A Ilha da Trindade, 4- O Arquipélago de São Pedro e São Paulo.

CÓDIGO MORSE

A	• —
B	— • • •
C	— • — •
D	— • •
E	•
F	• • — •
G	— — •
H	• • • •
I	• •
J	• — — —
K	— • —
L	• — • •
M	— —
N	— •
O	— — —
P	• — — •
Q	— — • —
R	• — •
S	• • •
T	—
U	• • —
V	• • • —
W	• — —
X	— • • —
Y	— • — —
Z	— — • •

1	• — — — —
2	• • — — —
3	• • • — —
4	• • • • —
5	• • • • •
6	— • • • •
7	— — • • •
8	— — — • •
9	— — — — •
Ø	— — — — —

Sinais complementares

Ç	— • — • •
é	• • — • •
ão	• • — • —
ões	— — — •
Ponto	• — • — • —
Dois pontos	— — — • • •
Vírgula	— — • • — —
Ponto e virg	— • — • — •
Separação	— • • • —
Barra fração	— • • — •
Interrogação	• • — — • •
Parêntese	— • — — • —
Fim transmissão	• — • — •
Repetição	• • • •
Erro (ou atenção)	• • • — •
Erro	• • • • • •
Erro	• • • • • • • •
@	• — — • — •

O CÓDIGO “Q”

(Parcial, resumido e simplificado)

O código “Q” é formado por conjuntos de 3 letras, começando sempre com a letra “Q” e que tem inúmeros significados. Com ele podemos dizer muitas coisas, que de outra maneira tomariam muito mais tempo em ocasiões em que a rapidez é fator essencial.

QRA	Qual o nome de sua estação? (ou qual o seu nome?)
QRG	Qual a minha frequência exata?
QRK	Qual a legibilidade dos meus sinais?
QRL	Está ocupado?
QRM	Você está sofrendo interferência?
QRN	Está sendo perturbado por estática?
QRO	Devo aumentar a potência de transmissão?
QRP	Devo diminuir a potência de transmissão?
QRQ	Devo transmitir mais depressa?
QRS	Devo transmitir mais devagar?
QRT	Devo cessar a transmissão?
QRU	Tem algo para mim?
QRV	Você está preparado?
QRX	Quando me chamará novamente?
QRZ	Quem me chama?
QSA	Qual a intensidade de meus sinais?
QSB	A intensidade de meus sinais varia?
QSD	É defeituosa minha manipulação?
QSJ	Quanto devo pagar?
QSK	Pode escutar-me entre seus sinais?
QSL	Pode acusar recebimento?
QSO	Pode comunicar-se diretamente com... ?
QSP	Quer retransmitir gratuitamente a ...?
QSQ	Tem médico a bordo?
QSW	Quer transmitir nesta frequência?
QSY	Devo passar a transmitir em outra frequência?
QSZ	Devo transmitir cada palavra ou grupo várias vezes?
QTC	Quantas mensagens tem a transmitir?
QTH	Qual a sua posição em latitude e longitude (endereço)?
QTI	Qual é o seu rumo verdadeiro?
QTK	Qual é a velocidade de sua embarcação com relação à superfície da terra?
QTL	Qual é o seu rumo verdadeiro?
QTN	A que horas saiu de... (lugar)?
QTR	Qual a hora certa?
QTU	Qual é o horário de funcionamento de sua estação?
QUI	Suas luzes de navegação estão acesas?
QUM	Posso recomeçar o tráfego normal?
QUS	Avistou sobreviventes ou destroços? Em caso afirmativo, em que posição?
QUT	O local do acidente já foi marcado?

Coruja



Bem, é o que sou. Não a propriamente dita, mas em linguagem de radioamador. Pois coruja é o radioamador ouvinte, o que não tem transmissor e liga o receptor em casa, para ficar ouvindo as conversas dos outros. Divertimento barato, aliás. Não precisa sequer ter-se um receptor de alta categoria: basta um pequeno rádio transistor desses japoneses, de contrabando, acrescentado de uma antena de nove metros de fio de aço de pescador. O importante, além disso, é que o radinho tenha faixa de onda de 40 metros, que é por onde se manifestam os radioamadores da rede local. O mais é constância e paciência.

E penetra-se, num mundo de que não suspeita o simples cidadão acostumado a escutar apenas as emissões comerciais de TV e “broadcasting”; pululando a nosso redor, insuspeita, mas permanente e ativa, funciona em volta do mundo todo, uma imensa rede de estações de rádio, manipulados por radioamadores que estabelecem pela Terra inteira uma cadeia de comunicações, muito mais eficiente que os serviços públicos, oficiais ou particulares. A boa vontade é o seu lema, a solidariedade humana a sua obrigação. Quem viu aquele filme francês “si tous les gars du monde”, pode fazer uma idéia do fenômeno. E não se trata de conversa de fita de cinema, não; é assim mesmo daquele jeito que eles se comportam, da Noruega ao Congo, de Ver-o-Peso a Vigário Geral.

Um radioamador é assim uma espécie de cruzada entre escoteiro e “santo” de sessão espírita; do escoteiro tem a mania de bem servir, de não deixar passar um dia sem realizar um ato de bondade, muitos atos de bondade. Do espírito tem a faculdade de baixar no terreiro da gente a uma simples evocação, e ainda por cima servir de “cavalo” para qualquer mensagem de importância grande ou pequena, que você queira transmitir ou receber. Pois, para que a mensagem seja transmitida, não precisa sequer que o interessado escute o apelo de quem chamou: há sempre um colega serviçal que escuta, toma nota e passa adiante, - feito atleta, com fogo simbólico.

Os radioamadores que se encontram diariamente a uma hora certa, em grupo, formam o que se chama na gíria deles uma “rodada”. Pode ser das cinco às sete da manhã, de uma às três da tarde, de dez à meia-noite, a rodada não deixa de funcionar nunca. É só procurá-la na frequência habitual e lá estarão eles, com os companheiros do éter, a “assinar o ponto”, a bater papo, a comentar as marcas as excelências e os defeitos técnicos das respectivas transmissões, - enchendo lingüiça até que apareça o que eles consideram “serviço sério”: recados de urgência, mensagens, comunicados de falecimento, de doença de nascimento, de viagens, de mudanças; promoção de encontros de famílias ou amigos separados; um de Pará de Minas outro de Barra do Corda, trocando comunicados afetuosos ou urgentes, que “Mamãe foi operada e está passando bem”, que “a festa das bodas de ouro é terça-feira, sem falta, veja se vem mesmo!” E o dono da estação de rádio é o médium. Num país onde os telégrafos tão pouco funcionam e os correios ainda menos, calcule-se o valor dessa comunicação. O que uma troca de telegramas perderia, no mínimo, alguns dias e isso em lugar onde haja telégrafo - o radioamador resolve num quarto de hora.

Texto de Rachel de Queiroz, PT7ARQ,
cuja família sempre teve muitos radioamadores.

(Publicado na revista O Cruzeiro, de 21 de Junho de 1962):



Foto da estação científica atualmente existente no Arquipélago de São Pedro e São Paulo