atlântico, travessias

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

SÃO PAULO, 2020

travessia paginada

Achamos que o leitor gostaria de saber o que está por trás das páginas elencadas em cada lado de cada folha, entendendo melhor a nossa tradução dessa viagem do mar para o papel. O design deste livro é uma metáfora sobre união e separação geológicas. Quando fechado, temos os continentes reunidos a lembrar o Gondwana; ao abri-lo, se apresenta o imenso oceano em escala aproximada 1:1.000.000. São quase 7 metros de papel, que emulam os quase 7 mil quilômetros que separam a Cidade do Cabo de Ilhabela, portos de partida e chegada. Foi arquitetado no formato de uma extensa sanfona ("leporello" é o termo gráfico) para ser contemplado em duas vertentes – chamemos de bombordo e boreste, para assim ficarmos ainda no mar. A viagem de Beto Pandiani e Igor Bely é o bombordo da história, um percurso planejado com origem e destino claramente pontuados. Beto e Igor atravessaram um oceano ao unir dois continentes: a África e a América do Sul. Foram 37 dias de mar, recontados através dos seus diários de bordo. Tudo se passou em 2013.

Nesse trajeto, cheio de aconteceres e de ausências, os dois marinheiros tiveram como ineludível e fiel companheiro o horizonte distante, que continua presente em todas as páginas. Uma linha diretriz a unir dois pontos, a guiar o olhar e delimitar os mundos: água e ar, mar e céu. E, ao redor dessa linha, imagens cotidianas preenchem as intermináveis horas atravessadas.

No boreste as histórias são outras. O Atlântico assume o protagonismo, desde sua gênese ligada à tectônica de placas, e deriva continental até os dias que o navegam neste século XXI. O oceano nos conta sobre si. Nessas águas foram esparsamente jogados verbetes significativos ou significantes que pudessem decantar alguns dos fascinantes momentos para os quais o Atlântico foi palco ou plateia. Não há um viés enciclopédico, apenas uma ordenação alfabética de temas, todos eles de alguma maneira entrelaçados, convergentes.

Algumas palavras adorariam se desdobrar e contar mais e mais. Mas... tivemos de resistir a essa pulsão, aos chamados. Não haveria páginas para tanto mar. Notarão também que um breve ensaio fotográfico divide o espaço com os verbetes. São somente quinze imagens, todas a mostrar seres com morada nas profundezas dos nossos oceanos. A escolha é uma elegia a esses desconhecidos habitantes abissais, que flanam silenciosamente onde a luz não alcança. Essas fotografias, de vidas alheias ao nosso entendimento e ainda assim dependentes dele, brilham como um alerta no abismo.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 1

Depois de uma despedida daquelas para nunca mais esquecer, saímos numa quarta-feira de 2013 rebocados da Cidade do Cabo pelo canal do Waterfront. O capitão do porto estava vestido com seu traje de gala para nos saudar. Várias pessoas nos acenaram e reconheceram o Picolé, que foi matéria no jornal local. Esse Picolé continua assanhado! Enquanto avançávamos na direção do mar, a imagem da Table Mountain foi ficando para trás, toda amarelada pela luz do pôr do sol. Tinha me esquecido de como é duro no começo: as noites são longas e frias, o estômago fica embrulhado e não há nada a fazer a não ser esperar o tempo passar. Varei a noite virando de um lado para o outro dentro da barraca, às vezes saindo para ver se havia algum navio. Havia muitos. Navio aqui é como espinha: quando menos se espera, estão na cara. Hoje, quando clareou o dia, o cansaço era enorme, mas o vento estava muito bom e o Picolé avançou bem. O Igor descobriu algo único: no seu turno no leme, ele percebeu que o barco estava tão equilibrado com as velas, o leme e o vento que conseguia manter sozinho o rumo desejado. O Picolé parece que conhece o rumo de casa e sabe que do outro lado desta imensa água tem gente que nos ama e que está nos esperando.

Prato do dia: biscoitos, presunto cru, pasta com molho pesto, pêssego e maçã.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 2

A vida continua a favor. Quero dizer, o vento continua a nos empurrar. A última noite foi um ótimo teste, pois o Picolé chacoalhou muito. Difícil dormir mais que 20 minutos seguidos. Por sorte a lua tem aparecido para iluminar nosso caminho. Ontem tomei um susto: coloquei a cabeça para fora da barraca e vi uma luz laranja enorme ao nosso lado. Achei que era um barco muito próximo, mas era apenas uma belíssima lua se pondo no horizonte. Alguns minutos depois já estávamos no escuro total, acompanhados de algumas estrelas, mas o Picolé deixava para trás um rastro verde. Era a ardentia, a luz de plânctons fosforescentes, que iluminava o trampolim do barco. Um espetáculo. Mesmo exausto, fiquei ali de pé olhando nosso barquinho flutuar neste imenso oceano.

Prato do dia: cuscuz com frango, melão com brie e pão preto.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 3

Mau tempo! Sem condições de escrever.

dia 4

Estamos navegando pela Costa do Esqueleto, ao largo do litoral da Namíbia. Uma área cheia de naufrágios por causa do mau tempo e um banco de areia no fundo do mar que levanta ondas enormes. Os ventos de 30 nós e as ondas de 4 a 6 metros nos levam a navegar sem velas por longos períodos. E o Picolé, só com um riz, mergulha em jacarés vertiginosos, acelerando muito. Uma mistura de montanha-russa com trem-fantasma. Em alguns momentos, no vale das ondas, nos vemos rodeados por paredes de água. Às vezes uma onda nos levanta e lá do alto despencamos. As massas de água parecem montanhas se movendo.

Prato do dia: fettuccine com carneiro e melão.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 5

A lua já se mostrou e do outro lado o sol se despede atrás de uma longa e infinita nuvem negra. Para um lado, o mar está dourado; para o outro, prateado. E o Picolé desliza entre tons e cores com sua barriga vermelha e sua camisa cor de prata. Passaram uns barcos pesqueiros, alguns navios, coisas pesadas de ferro que me tiram o sono. A noite ficou escura, as nuvens esconderam a lua e não há mais estrelas, nada mais para ver, só para sentir. Não tenho medo, só cautela. Não podemos cair na água, isso seria fatal. Tivemos que nos amarrar ao barco. Procuro mais pescadores; nada. Só escuridão. Que vida dura esta, longe de casa, da família, quantas saudades devem carregar estes porões. Imagino isso porque já estou sentindo saudades de quem amo. Olho para a água e imagino quantos seres estão passando por baixo de nós, talvez bilhões. Volto para a barraca e sinto que vamos ter dias duros pela frente. O barco parece uma rolha à deriva, sem vento.

Prato do dia: biscoitos, presunto cru, pasta com pesto, pêssego e maçã.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 6

Rastejamos na imensidão, ninguém vem nos visitar. Estamos sós no mundo? A noite foi longa e ainda não me acostumei com o meu novo sarcófago. É muito apertado, as costas doem e não encontro posição para dormir. Para ser mais claro, imagine uma minhoca tentando fazer polichinelo em seu buraco: é mais ou menos assim. Hoje o dia amanheceu com cara de que ia dar chuva. Queremos uma chuvinha, pois o barco está cheio de pedras de sal, e os casacos, idem. Assim poderíamos coletar água potável e não precisaríamos dessalinizar a água do mar. Hoje a lua é cheia, portanto, não teremos noite.

Prato do dia: pasta ao molho pesto com salmão, arroz com vegetais e compota de tangerina.

TOSHIBA
TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 7

Fazia tempo que eu não via um mar tão liso. Estamos quase parados, andando de rajada em rajada. O mar está de um turquesa profundo e não há nenhuma nuvem perto de nós. Aliás, não há nada perto de nós, nem pássaros. Mas tivemos duas visitantes muito simpáticas: duas tartarugas. Uma delas devia ter uns 80 centímetros de comprimento. Ficou nadando ao nosso lado sem perceber que a víamos de cima. Quando levantou a cabeça e deu de cara conosco, tomou um susto e mergulhou. Hoje tomei meu primeiro banho desde que saí da Cidade do Cabo, há uma semana.

Prato do dia: macarrão instantâneo frio com tomates picados, atum, azeite e sal.

dia 8

Chegamos aos Trópicos. Já estamos acima da latitude de Ilhabela e o calor é intenso. Quando o sol está em cima de nós, haja protetor solar! As noites continuam frescas e até faz um friozinho gostoso, mas a água também esquentou e está num tom de azul indescritível. Do barco, vemos os raios solares mergulharem no vazio profundo. Foi assim que recebemos novas visitas ontem à tarde: um grupo de baleias-piloto, que parecem golfinhos enormes. Eram duas, no começo, e depois de uma hora havia mais de dez. Há um registro de ataque dessa espécie a um veleiro no Pacífico: durante três dias elas se agruparam em volta do barco, e, por fim, de tanto se chocarem contra ele, conseguiram afundá-lo. Os tripulantes sobreviveram mais de trinta dias a bordo de uma balsa salva-vidas. Talvez elas tenham entendido que o barco era algum tipo de ameaça. O Picolé, por sorte, já fez amizade com a turminha. E as noites andam lindas por aqui, com a lua gigante iluminando o mar.

Prato do dia: cuscuz, pasta com feijão e legumes.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 9

Noite longa a de ontem. Vento de popa muito bom, mas com muitas rajadas provocadas por nuvens de chuva. O Picolé surfou a noite toda e isso sempre gera apreensão. Achar uma posição para dormir tem sido difícil. O barco chacoalha muito e o pescoço amanhece doído. Durante o dia, o mar foi piorando e ficou enorme e desencontrado, como na costa da Namíbia. Novamente o Igor e eu ficamos confinados a um espaço mínimo, enquanto as outras áreas do barco se mantiveram molhadas e desconfortáveis. Hoje as primeiras chuvas lavaram o Picolé.

Prato do dia: arroz, queijo e legumes.

dia 10

Mau tempo! Sem condições de escrever.

dia 11

Passamos o meridiano de Greenwich e o Picolé já está com a proa virada para o Brasil. De manhã, recolhemos todos os peixinhos-voadores que bateram no barco à noite e estavam no trampolim. Havia dois bem grandinhos e resolvemos comê-los. Pegamos uma latinha vazia de Red Bull e cozinhamos os dois peixes na água. Fizemos um miojo e o temperamos no azeite. Saboreamos o prato debaixo de vendaval, chuva e sol. Quando se chega ao nível de achar graça em almoço de peixe-voador com miojo é porque se está no grau máximo de tédio. Hoje é Páscoa e é claro que coelho nenhum veio fazer entrega aqui no barco, mas na Cidade do Cabo nos deram chocolates para a data.

Prato do dia: peixe-voador com macarrão instantâneo e chocolate.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 12

Noite bem dormida é outra coisa. A vida a bordo está melhorando bastante depois que apontamos a proa do Picolé para o Brasil. Os ventos alísios de sudeste, característicos desta região, agora sopram sem cessar, e o amanhecer foi espetacular. Ontem à noite fiquei ouvindo música com a cabeça para fora da barraca e vendo o céu todo branco de estrelas. Passou um satélite que refletia a luz do sol; parecia uma nave rasgando o céu. Hoje acabou o tomate e eu não sei o que fazer. O que seria do planeta sem tomates? Sem atum, laranjas, pêssegos? Quando forem ao supermercado, lembrem-se de nós, a bordo desta jangada a mais de 2 mil milhas de distância, sonhando dia e noite com o que nos falta.

Prato do dia: "cuscuz a la Picolé" (cuscuz liofilizado, tomate, pepino em conserva, azeite e atum).

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 13

Estamos quase na metade da viagem. A partir de amanhã, tudo que navegarmos será uma contagem regressiva. O Atlântico é muito grande, havia me esquecido disso. Eu não cruzava um oceano desde a nossa última viagem, em 2008, quando o Igor e eu atravessamos o Pacífico (que é ainda maior). Em outras ocasiões havia ilhas no caminho, o que nos deixava mais entretidos, pois estávamos sempre curiosos e com ânsia de chegar. Agora temos um oceano inteiro para cruzar, sem parar, por quase um mês. O que fazer a bordo? Temos nossas atividades diárias, como escrever, fotografar, filmar, dessalinizar a água e fazer a navegação, mas de resto é olhar para o nada dia e noite. Não consigo dormir mais do que uma hora seguida, e aqui não tem internet, tevê ou qualquer coisa que leve para fora. Sobra então o oceano interno, que é mais profundo e desconhecido do que aquele que estamos navegando.

Prato do dia: pepino, aspargo, presunto cru e barrinhas de carne.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 14

Hoje acordei com saudades de árvores. Quero ver a cor verde na natureza. Não há nada por aqui que possa substituir a emoção de ver uma floresta. Já cheguei outras vezes em terra e sei como é a sensação de ver construções, gente andando, montanhas e até carros. Dá vontade de descer do barco e sair correndo, dar risada, conversar com as pessoas. Na expedição Rota Boreal, em 2005, quando voltamos da Groenlândia, a fotógrafa Maristela Colucci e eu desembarcamos em Halifax, na Nova Escócia, e pegamos um ônibus. Tivemos um ataque de riso, de tanta felicidade em poder andar na rua e ver gente, vitrines e outras coisas diferentes do mundo aquático. Este mundo aqui é cercado de água e pensamentos. Sente-se tudo, ou melhor, percebe-se tudo que se sente.

Prato do dia: arroz com vegetais.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 15

Estamos no meio do deserto. Faz um calor de matar, o sol está a pino e a água em volta do Picolé não pode ser bebida. Nadar, nem pensar – só banho de balde. E o vento? O vento foi para outras paragens, e o Picolé arrasta sua barriga preguiçosamente. A nós, cabe administrar o afã de fazer milhas e chegar em casa. Nos últimos três dias vínhamos batendo nossa meta de 135 milhas diárias, mas hoje vamos ficar devedores. Em um barco a vela e sem motor, como o nosso, é difícil fazer contas, mas também é difícil não ter expectativas. A viagem para mim é como uma missão, e muitas vezes não é bem clara. Amo o mar, tenho lindas recordações das viagens, fico em paz onde estou, preciso desse tempo comigo, mas voltar para casa é muito importante, tem um sentido muito profundo para a alma. Talvez a nossa vida neste planeta seja uma parte do caminho de volta para nossa casa. Digo isso no sentido de encontro com a verdade, com o lugar de origem.

Prato do dia: biscoitos, atum, queijo e salame.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 16

Dia de preguiça por aqui. O céu está azul, o mar também. Nuvens, só lá no horizonte, mas nunca se sabe o que elas podem decidir fazer. Nossa noite foi tranquila, apesar de ter começado com nuvens de chuva que cercaram o Picolé. Apenas uma delas deu uns respingos em cima de nós. Não foi o suficiente para tirar o sal, mas ao acordar fizemos uma pequena faxina no barco. Em dias assim os painéis solares carregam bem: baterias das câmeras de foto e de vídeo, computador, telefone via satélite, tocador de MP3, caixinha de som, tudo está sendo carregado hoje. Estamos tentando pescar um peixe já faz dias, temos um corrico puxando uma lula laranja e amarela que não atraiu ninguém, por enquanto. Coitada, deve estar com a autoestima baixa, pois ninguém quer comê-la. Vamos trocá-la por uma verde-amarela, de cauda maior – uma autêntica brasileira. Se ela fizer sucesso, vamos ter nosso primeiro sashimi.

Prato do dia: pasta, espinafre e frango.

dia 17

Calor intenso, pouco vento, sono e nada para olhar. Uma sombra vale muito por aqui. Improvisei uma com meu colchonete inflável, e o Igor, com a vela-mestra. Cada um na sua toca e o Picolé quase dormindo. Estas últimas 24 horas foram as piores: fizemos 82 milhas, o que equivale a apenas 150 quilômetros. O barco andou tão devagar que deu tempo de uns moluscos grudarem no casco. Não vamos reclamar, pois o barco está em ordem, nós estamos bem e tudo tem seu tempo. Na travessia do Pacífico, que fizemos entre outubro de 2007 e novembro de 2008, tivemos tantas quebras e tantos problemas que a viagem teve que ser interrompida duas vezes. Quando chegamos à Austrália, estávamos desgastados, e por um bom tempo eu não quis saber de pensar em uma nova viagem oceânica. Passou o tempo e cá estou de volta com o Igor.

Prato do dia: pasta com salmão.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 18

Por aqui, nada de vento bom. Estamos passando por uns dias de vento fraco e nossa média caiu. Conversando com o Igor, percebi que tivemos quatro dias de mau tempo, seis de vento fraco e uns seis favoráveis. Para uma viagem como a nossa, me parece muito alta a porcentagem de dias com pouco vento. Não nos resta nada a fazer, a não ser o melhor. Ontem corremos atrás de nuvens para tomar um banho e fazer água. Uma delas, na iminência de nos pegar, mudou de direção subitamente. Alguém quer que fiquemos salgados, pois vimos chuvas ao nosso lado o dia todo – aquelas nuvens de descarrego, boas de tomar banho.

Prato do dia: pasta com frango.

dia 19

Ontem foi um dia para não lembrar mais – ou nunca mais se esquecer. Vínhamos com boa velocidade e, como o vento compareceu na direção certa, aproveitamos para fazer milhas. Por volta das duas da tarde, formou-se na nossa frente uma linha de chuvas com nuvens bem carregadas. Parecia um muro cinza-chumbo que se perdia no horizonte. Como estava no nosso caminho, tínhamos que cruzá-lo. Preparamos os baldes para a coleta de água, colocamos toda a roupa salgada para lavar, fechamos as barracas e preparamos as câmeras. A 300 metros da chuva, o vento foi enfraquecendo aos poucos até sumir completamente e aquela barreira imensa de chuvas estacionou, sem que pudéssemos sair de onde estávamos. Ou seja: nem tomamos a chuva, nem velejamos, e, com a ondulação de lado, o barco ficou batendo as velas e dando trancos nos estais de aço que seguram o mastro. A irritação tomou conta de nós dois. Jantamos no escuro, exaustos e chateados, pois não andamos quase nada nestes dias. Uma viagem assim se torna muito cansativa quando não vemos o progresso esperado.

Prato do dia: cuscuz com frango.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 20

Para compensar a calmaria dos últimos dias, hoje temos mar batido, ondas cruzadas e muito trabalho por aqui.

Prato do dia: tomate, atum e biscoitos.

dia 21

Descobri uma coisa esses dias: nuvem tem orelha, e vento também. Só porque reclamei que não andávamos, veio um vento norte mais forte do que o esperado, fazendo o mar ficar desencontrado, com ondas bem mexidas. Nestes dois dias caiu toda a chuva que não tivemos antes. Aproveitamos para armazenar bastante água doce; já estamos bebendo água da chuva e o nosso almoço foi feito com ela. Descobri nos porões do Picolé um prato inédito no cardápio de liofilizados: *fish pie*. Sei que é estranho comer peixe liofilizado no meio do Atlântico, mas estava uma delícia.

Prato do dia: torta de bacalhau liofilizado.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 22

Ontem foi um dia de muita paciência, pois novamente velejamos com vento fraco. Mas, como o mar estava liso, conseguimos um pequeno progresso. Assim tem sido nossa vida por aqui: pequenas vitórias e bastante persistência. No fim do dia, o vento foi caindo até quase parar. As nuvens à frente indicavam que o fim da instabilidade estava próximo, e, assim, tivemos uma pequena chuva ao anoitecer, para deixar o Picolé bem docinho. Veio a noite, bem escura. O mar, um azeite, bem liso, mas as velas batiam de um lado para o outro. Não jantamos, só comemos aperitivos. Comprei uns *snacks* de carne que iam deixar louco o meu cachorro, o Picolé. Comemos também um pouco de biscoitos, castanhas e uma barrinha de cereal. Para fechar, uma latinha de Red Bull para dar uma levantada. Ah, se eu ganhasse asas…

Prato do dia: não teve, mas sonho com o arroz de camarão do Taberna 474, em São Paulo.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 23

Por aqui nada mudou: continuamos a velejar com vento bem fraco, mas avançando pouco a pouco. O que mudou fomos nós. A ansiedade foi embora e agora jogamos com o que o vento nos oferece. Temos que nos adaptar às leis da natureza, e o jogo parece ser de paciência. Houve um tempo em que havia ondas, peixes, pássaros, vento, nuvens, chuva e o movimento do Picolé. Hoje não existe nada além de céu, mar, um horizonte a perder de vista em 360 graus e um barco estático. Em cima dele, dois amigos se perguntando muitas coisas. Aqui temos tempo para refletir, cada qual em seu oceano. A calmaria pode ser a tempestade dentro de mim.

Prato do dia: frango mexicano com arroz-selvagem.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 24

Temos comida em abundância, mas os produtos frescos se foram. Comemos o último grapefruit agora de manhã. Sonho em poder tomar um suco de laranja, comer uma salada de tomates com alface e algumas frutas. Já que não posso, vou me dedicar ao máximo a levar o Picolé de volta para casa. As noites têm sido difíceis para mim, pois a caminha improvisada é muito dura e passo a noite virando de um lado para o outro, igual frango de padaria, tentando encontrar uma posição melhor. Depois que comecei a fazer estas viagens, passei a amar minha cama – não tem uma noite em que eu chegue em minha casa e não olhe para ela com o devido valor. Isso aconteceu também com o ato de beber água, comer, ter energia elétrica e ver da janela a chuva cair fora de casa. A vida aqui não é superlativa como na cidade. Aqui, temos um modo de vida espartano ao máximo e nosso exercício é maximizar, minimizar e valorizar, pois os recursos são finitos e é fácil de ver.

Na cidade, perdemos a noção dos recursos de que dispomos e vivemos uma vida perdulária, em todos os sentidos. Vou até mais longe: acho que perdemos muita energia pensando em bobagens que não levam a nada. Aqui, toda a nossa energia consumida tem que nos levar de volta para casa. Viva mais com menos, viaje leve e vá longe: mandamentos do Picolé.

Prato do dia: pasta vegetariana e parmesão.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 25

…E la nave va devagar, às vezes nem tanto, e, como sempre brincamos, "nunca estivemos tão perto do Brasil". Essa frase eu falei para o Igor quando saímos de Viña del Mar, no Chile, em 2007 rumo à Austrália. Faltavam ainda 17 mil quilômetros e ele me olhou com cara de interrogação. Era uma brincadeira que tinha um sentido maior. Se considerarmos que esta viagem foi iniciada há quase dois anos, quando começamos a idealizá-la, e depois passamos por todo o processo de captação, a construção do Picolé na Alemanha e das velas na Argentina, a compra de equipamentos em todas as parte do mundo, milhares de e-mails e a consolidação da equipe da viagem, posso afirmar que antes de colocarmos o Picolé nas águas da Cidade do Cabo já havíamos feito 80% da viagem. Os outros 20% estamos fazendo agora.

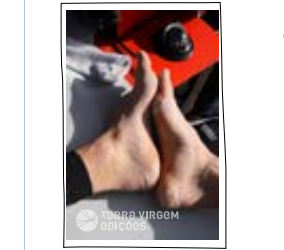
Prato do dia: risoto de frango.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 26

Ontem foi a pior noite da viagem, com mar lateral muito grande, vento forte e algumas vagas desencontradas. Não dormimos nem um segundo. Eu sentia as pancadas das ondas arrebentarem na lateral do Picolé como se fossem socos no estômago. O medo de quebrar o barco e perder tudo que fizemos até aqui me deixou com a boca seca. Não havia água que saciasse a minha sede e tirasse o gosto amargo do medo. Ficamos a noite toda assistindo àquela batalha sem poder fazer nada. O tempo não andava, e dentro da barraca estava quente, úmido e melado. Um aguaceiro voava por cima de tudo, quase transformando o Picolé num submarino. Como a noite estava escura, não dava para ver as ondas se aproximarem e me preparar para o tranco. Fazia muito tempo que não sentia o que senti. Hoje cedo assumimos o leme e, com quase nada de vela, ficamos com o Picolé driblando as ondas para não sofrermos danos. Velejamos o dia todo com muitas chuvas, que passavam com vento ora mais forte, ora mais fraco. Subimos e baixamos as velas doze vezes. Lá pelas quatro e meia da tarde, vi bem ao longe uma luz meio rosada, que parecia um portal no meio de tanta nuvem cinza. Era mesmo a saída daquela situação desconfortável. O vento foi caindo, o mar baixou e, agora que escureceu, a lua crescente nos deu as boas-vindas.

Prato do dia: sardinha com biscoitos.



dia 27

Que linda esta manhã de terça-feira: sol, vento de sul suave e mar com vagas grandes e longas. O melhor de tudo foi acordar com um chamado do Igor às dez para as seis da manhã, me pedindo para olhar para frente. Abri um sorriso interno e vi a ilha de Trindade, com suas formas pontiagudas, imensa pedra que se levanta no meio de tanta água. Terras brasileiras – que injeção de ânimo.

Prato do dia: atum e arroz.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 28

Hoje devemos ter ventos bem fracos do setor norte-nordeste, e a partir de amanhã o bom vento chegará. A nossa esperança é que no domingo à noite possamos ver as luzes do continente. Será? Foram muito mais dias velejando do que o esperado, pois pegamos cinco dias de mau tempo e oito de calmaria, o que não é comum para este roteiro. Ainda bem que exagerei na comida. Água não tem problema, pois bebemos água do mar dessalinizada. Ainda resta o Atlântico todo. Do ponto de vista físico, estamos bem. Perdi alguns quilos, principalmente aquele pneuzinho indesejado. Quando chegar a Ilhabela vou abrir o SPA Picolé. Os clientes vão poder comer o quanto desejarem e vão emagrecer muito, principalmente nos primeiros dias, quando é normal enjoar.

Prato do dia: purê de batata com carne.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 29

Por aqui as coisas andam bem lentamente. Recordes de lentidão vão sendo batidos e registramos nossas piores 24 horas. A calmaria é o teste supremo da paciência. Ela retarda o sonho e confronta nossa determinação. Hoje fiz um exercício de imaginação que gosto de fazer sempre que estou em algum lugar especial. Observo onde estou, fecho os olhos, imagino que estou subindo e bem lá de cima me vejo. Vi o Picolé como um pequeno ponto vermelho no meio de um azul imenso, flutuando sem vento e à deriva. Abaixo, milhares de seres não percebidos, numa trajetória vasta e diversa. A bordo, duas vidas, com toda sua complexidade e profundidade. Dois mares, que vivem juntos algo único: a experiência de cruzar um oceano e, nele, cada um poder fazer o seu mergulho. Vasto mesmo é quando dois oceanos se encontram.

Prato do dia: risoto de frango.

TOSHIBA
TERRA VIRGEM EDIÇÕES

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 30

Ontem o vento chegou com muita chuva e rajadas, o que fez o Picolé andar em uma só noite tudo aquilo que tínhamos andado em 48 horas. A chuva também trouxe a apreensão de velejar sem ver absolutamente nada. Andamos às cegas até as nove da manhã de hoje. Foi uma noite dura, pois, além da chuva, o barco bateu muito. Dentro da barraca a cabeça vai para todos os lugares, pois o medo de que aconteça algo errado é grande. Esta viagem está superando todas as outras em termos de desgaste mental. Tem sido difícil manter a motivação lá em cima.

Prato do dia: pasta com molho pesto.

dia 31

Lá pelas três da madrugada, senti o barco acelerar bruscamente e uma onda bater forte contra a minha barraca. Olhei para fora e vi que o Igor também tinha estranhado a acelerada. Gritei para ele pegar o leme e arribar, pois estava adernando demais e era para cima do meu lado – sua barraca fica sempre a barlavento, ou seja, do lado mais alto do barco quando ele inclina. O Igor saiu da barraca, mas era quase tarde demais. Tive certeza de que o barco ia capotar. Por um segundo não viramos, mas o Picolé adernou tanto que a água inundou minha barraca. Resultado: o saco de dormir e todas as roupas secas que estavam lá dentro molharam. Baixamos mais a vela e guiamos o Picolé até as nuvens de chuva desaparecerem. Passei o resto da noite com frio, e às cinco e cinquenta da manhã começamos a velejar com um mar bem encardido, muito curto, castigando o Picolé. Nosso sábado começou assim e não sabemos como vai acabar. Hoje passou por nós o primeiro navio da costa brasileira; instituímos os turnos no leme a noite toda.

Prato do dia: purê de batata, carne e cebola.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 32

Estamos muito próximos de ver terra, ou melhor, luzes, pois vamos nos aproximar de Cabo Frio amanhã à noite. O Picolé está de rabo abanando e nós já temos preparada a nossa garrafa de vinho do Porto para brindar. Quem sabe amanhã na hora do almoço já não estaremos em frente a Copacabana? O clima a bordo é ótimo, mas estamos mais calados. Acho que é a ansiedade de chegar.

Prato do dia: prato vietnamita com legumes.

dia 33

Terra à vista. Ontem passamos o dia vendo cargueiros, plataformas de petróleo e vários navios esquisitos, que pareciam ser de pesquisa. Passamos bem colado em um deles, com a bandeira da Noruega, e não havia ninguém para nos saudar. Parecia um navio-fantasma. Em seguida, colamos em outros dois navios e vimos que um deles estava ancorado de todos os lados. Parecia uma fábrica flutuante, e alguns operários ficaram tão surpresos em nos ver que nem responderam aos nossos acenos. Um mau tempo começou a se aproximar e já sabíamos que teríamos chuva à noite. Não queríamos que esse sistema estragasse nosso vento. Estragou, mas antes ganhamos um presente: cerca de duzentos golfinhos apareceram para brincar com o Picolé. O que nos impressionou foi que, quando alguns nos descobriram, os outros todos foram avisados e começaram a saltar em conjunto, como se fosse uma força de ataque. A vontade que me deu foi de abraçar aqueles lindos bichos. À noite, a chuva nos alcançou. Encharcados, começamos a buscar as luzes do continente. Por volta das três da manhã de hoje, vimos a luz do farol de Cabo Frio. Logo em seguida, enxerguei luzes que pareciam ser de terra. Quando o dia começou a clarear, o boqueirão de Cabo Frio apareceu. Respirei forte e me emocionei. Depois de 33 dias no mar, pisamos em terra. Ou melhor, na areia. Chegamos à praia dos Anjos, em Arraial do Cabo, onde nosso grande amigo Murillo Novaes nos recebeu com um pedido que eu havia feito a ele: cheeseburgueres, fritas e refrigerante. Vocês não imaginam o sabor dessas coisas depois de tantas refeições liofilizadas. Depois, fui até uma dessas barracas de praia que vendem camarão frito e outras comidas deliciosamente gordurosas. Ali conheci a Helô, a dona da barraca, uma mulher morena bem forte e muito falante. Disse a ela que queria levar camarão, isca de peixe e aipim para viagem. Ela me perguntou por que eu não comia lá, e eu expliquei que estava chegando de viagem e que tinha que prosseguir. Ela me perguntou: "de onde você vem, moço?". Respondi: "da África". Ela espiou o barco, me olhou e disse: "adoro o mar, mas ele ali e eu aqui. Você é muito louco, moço".

Prato do dia: cheeseburger com batata frita.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 34

Zarpamos de Arraial do Cabo ontem às três da tarde, velejando no mar turquesa do pontal do Atalaia. Esta rota parece uma avenida de barcos de serviço e navios da Petrobras. Eles vão e vêm do Rio para a bacia de Campos o tempo todo. Sempre acho essas latas flutuantes assustadoras, pois aparecem muito rápido. Navegamos a noite toda de olhos bem abertos e, pelo rádio, ainda tentamos uma carona até a frente do Rio de Janeiro, pois o vento foi parando até deixar o Picolé bem lento. Do lado direito do barco, as luzes do continente davam à navegação um ar de segurança. Hoje, quando saímos em mar aberto, o Igor e eu ficamos chocados. Passamos horas vendo lixo passar ao nosso lado, boiando. Milhares de embalagens flutuam nestas águas. Não vi nada parecido em nenhum lugar do mundo. Sei que existem ilhas de lixo no meio do Pacífico, presas por correntes marinhas. E depois de passar tanto tempo sonhando com o Brasil, minha terra amada, foi isso que encontrei: lixo no mar.

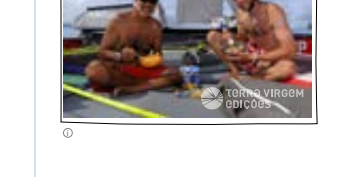
Prato do dia: camarão, isca de peixe e aipim.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 35

Por que viajar? A viagem é um pequeno exercício, uma prática, para nos lembrarmos de que a grande viagem é a existência. Este mês em que fiquei velejando em mar aberto sonhei acordado com muitas coisas. Tive tempo de refletir sobre algumas das minhas sombras e meus medos. Quando temos tempo para reflexões, percebemos o quanto nos falta ainda e o quanto temos que melhorar. Tento ser o melhor humano possível, e nessa busca confronto minhas sombras e tento compreendê-las para por fim equilibrá-las, aceitando-me como um aprendiz. Vejo que a mudança com que todos nós sonhamos começa dentro de cada um, e o lixo que vi no litoral fluminense, e que existe em toda parte, é um reflexo do nosso mundo interior, que anda muito poluído. Precisamos aprender a receber, pois a vida já nos deu tudo, e a natureza é uma prova disso. Para mim, pedir em orações muitas vezes é uma falta de capacidade de reconhecer tudo que a vida nos deu e continua a nos dar. Uma espécie de "mau agradecimento". Nossas orações deveriam buscar o entendimento de que a salvação vem de dentro de cada um de nós. O que criamos e não funciona deve ser recriado. Deus não virá nos proteger ou nos salvar de nós mesmos. O maior inimigo do Brasil é o Brasil. Seu pior inimigo é você mesmo, e seu melhor amigo também.

Prato do dia: biscoitos, frango e barrinhas de cereal.



dia 36

Estão querendo nos testar? Já sabia que os deuses iam mandar a conta. O trato parece ter sido o seguinte: "A viagem vai dar certo, mas vocês terão que pagar um pedágio". De fato estamos pagando, pois a falta de vento tem sido a marca registrada da viagem. Ou pancada, ou merreca. Ontem não foi diferente, e passamos o dia todo olhando para o Rio de Janeiro. O barco não andava e ainda havia uma corrente contra que adiava nosso pequeno progresso. Na hora do almoço, dois atobás começaram a rondar o Picolé e é bem comum eles cismarem com o zepelim que temos no topo do mastro. Um deles conseguiu um pouso inédito e se equilibrou na ponta do pau do spinnaker, bem na frente do barco. Passada meia-hora, ele já devia estar se sentindo em casa, porque fez cocô no pau do balão. Logo depois chegou seu amigo e pousou ao lado. Um atobá já é raro; dois, então… Veio ainda um terceiro, e aí pensamos: o Picolé virou poleiro de atobá. Enquanto isso, nosso estoque de água mineral baixava rapidamente, já que não podíamos dessalinizar a água próxima da costa, devido à poluição. Pedimos, então, ao Cacau Peters e ao Ricardo Ermel, do Iate Clube do Rio de Janeiro, que nos abastecessem. Às quatro e meia eles chegaram com bananas, maçãs e doze garrafas de água mineral; dava até para tomar banho de água doce. Veio a noite, a lua cheia e, navegando com o balão, fomos pouco a pouco deixando as luzes do Rio para trás. Hoje amanheceu com um vento de terra muito bom e ficamos animados, mas logo ele baixou e foi embora. Estamos aqui balançando, torrando no sol, e as velas batendo, fazendo um som irritante. Esta rotina é um teste mental extremo, e ainda preciso descobrir o que devo aprender com esta situação. Estamos a apenas 75 milhas de Ilhabela, e daqui vemos a ponta da Joatinga, perto de Parati. Tão perto e tão longe. O que fazer? Nada, apenas cumprir o trato com Éolo e esperar que surja uma pequena brisa para nos empurrar para casa.

Prato do dia: banana e maçã.

TERRA VIRGEM EDIÇÕES

dia 37

A viagem chega hoje ao fim. O sentimento deve ser parecido com o da mãe que dá o filho à luz e depois entra num processo de depressão pós-parto. O que fazer agora que não tenho mais turnos à noite, não preciso mais me preocupar com o Picolé, não tenho mais o Igor ao meu lado todos os dias e a natureza aos meus pés? O dia da chegada é sempre para lá de especial, pois é quando a realização se concretiza. Contudo, desta vez foi diferente, pois nunca houve tantos amigos juntos apoiando, escrevendo e acompanhando. A vontade que tenho é de abraçar um por um, olhar nos olhos e agradecer pela oportunidade de ter vivido essa emoção tão intensa nestes últimos meses. A viagem deu certo e o Picolé agora tem uma casa, a Ilhabela. Quero que esse barco sirva de inspiração para as crianças e que ele passe a ser um barco-escola, ensinando aos pequenos os valores necessários para ir ao mar. Preciso devolver tudo que recebi, e essa para mim é uma das melhores maneiras de fazê-lo.

A pequena viagem termina hoje, mas a grande viagem continua.

Prato do dia: paella.

MEUS AGRADECIMENTOS AOS QUERIDOS
MY DEEPEST THANKS TO

ADY EVARISTO NUNES NETO, AFONSO HENNEL, ALIOMAR FREITAS CEZAR JÚNIOR, ANA CLÁUDIA MOURA, ANA PAULA MOREIRA DA COSTA, ANDRÉA LÚCIA DA SILVA ALEXANDRE, ANDREA SOFFIATTI, BENÊ PORTO, BETO AZEVEDO, CHRISTINE LIU, DAVI TÁRRAGA, DENISE, DORO, DUNCAN ROSS, EDUARDO SOUZA RAMOS, EUGENIA CARRARA, FABRIZIO FASANO, FAMÍLIA BECHEPECHE FRONY COSTA, FERNANDO JUANELLI, FERNANDO SHELDON JR, FRANCISCA PRZIREMBEL ANGELI, FRANCISCO MARINHO NETO, FRED WAGNER, GABI BORGSTRÖM, GUILHERME DE TOLEDO BENAZZI, GUSTAVO ESPERANÇA, HÉLCIO BRIGAGÃO, HELENA E JOÃO CARAMURÚ, JOÃO LARA MESQUITA, JOSÉ OTAVIO MARFARÁ, JOSÉ RENATO VESSONI, JÚLIO CÉZAR ALVES DE OLIVEIRA, KAROLINE KURMANN, LUCA PASCOLATO, LUCAS BELLAN TONIN, LUCIANA BOEING, LUIZ BOLINA, LUIZ FERNANDO L. BELTRÃO, MANUEL MENDES, MARCELO VALENTIM, MARCOS PEREIRA DE ALMEIDA, MURILLO NOVAES, NELSON GARZERI, ODU MAZZA, PATRICIA KIRSCHENER, PAULO BITTAR DE OLIVEIRA, PEDRO NAVIO, PEDRO RODRIGUES, PLINIO ROMERO, RENATA SOUZA RAMOS, RICARDO ANDERÁOS, RICARDO ROSSET, ROBERT RICHTER, ROBERTO E PRISCILA IINUMA, RODRIGO OZÓRIO DE PAULA, SERGIO CANESTRELLI, SERGIO KULIKOVSKY, TITO CALOI, URSULA CASTELLOTTI, VERA E YURI SANADA, VINICIUS PESSOA BARRETO, VIVIANA E MÁRIO COSTA, ZIGUINHA.

AGRADEÇO TAMBÉM O INESTIMÁVEL APOIO DE
I ALSO THANK THE INESTIMABLE SUPPORT FROM

ARYCOM
BL3
BRASTEMP
MARINHA DO BRASIL
NORTH SAILS
O POTE
RÁDIO ELDORADO
RED BULL
REEBOK
SANTA CONSTÂNCIA
TRACK AND FIELD

E MUITO ESPECIALMENTE AOS PATROCINADORES
AND ESPECIALLY THE SPONSORS

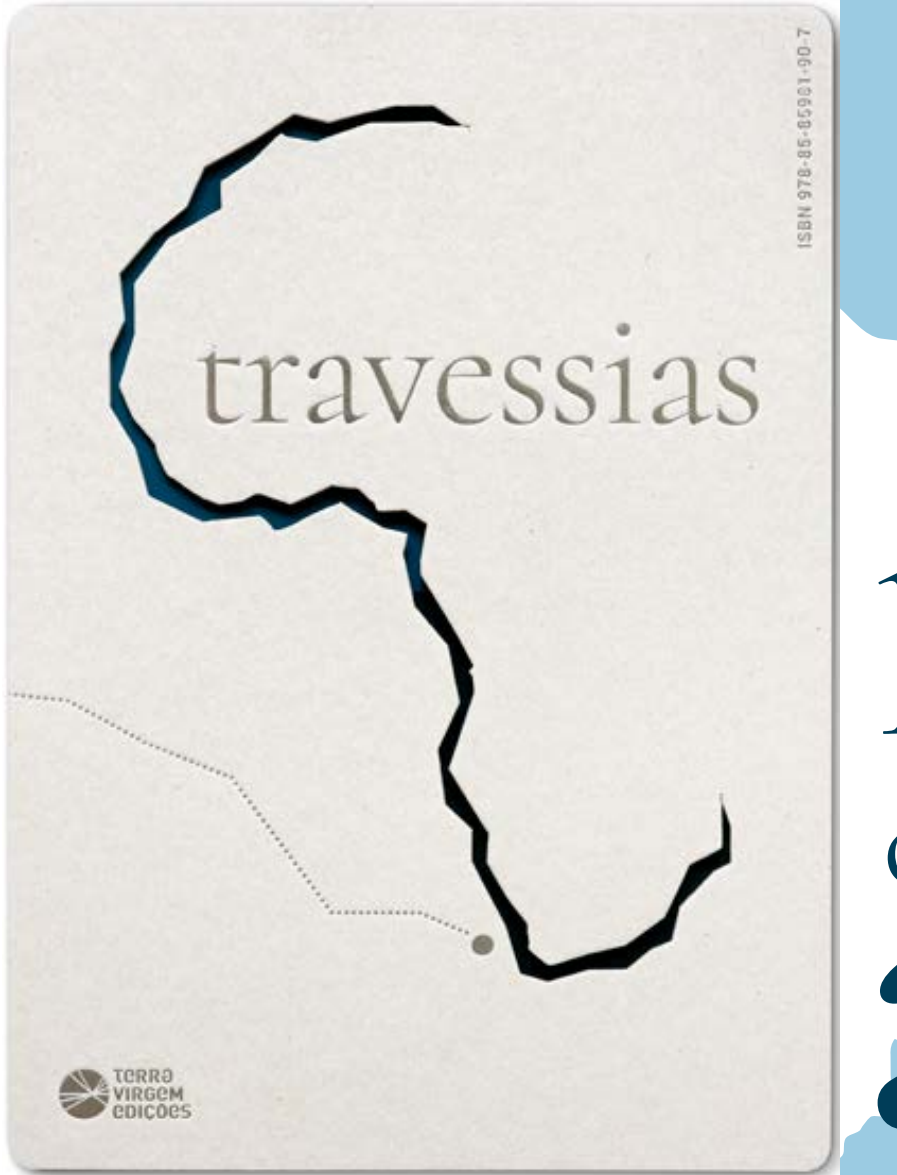
CATENO
CERTISIGN
MITSUBISHI
SEMP TCL
STONEX GROUP

Lei de Incentivo à CULTURA

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO

SECRETARIA ESPECIAL DA CULTURA
MINISTÉRIO DO TURISMO
PÁTRIA AMADA BRASIL
GOVERNO FEDERAL



histórias do atlântico

por Xavier Bartaburu

água

O Atlântico é o mais salgado dos oceanos. Em certos pontos, são 38 gramas de sal por litro de água – 8 a mais do que, por exemplo, no oceano Ártico, que recebe gelo derretido das calotas polares o tempo todo, o que favorece a queda da salinidade. O Atlântico também incorpora a água doce de seus milhares de rios (entre eles o Amazonas), mas estes, diferentemente do que ocorre nos polos, carregam os sais da crosta terrestre, que se diluem no mar. Até aí, nenhuma distinção em relação ao Pacífico e ao Índico, cada qual com seus rios. O que torna o Atlântico mais salgado são alguns fatores bem específicos. Um deles é a presença de áreas onde a chuva é escassa e os ventos são secos, o que faz aumentar a evaporação: a água doce sobe para a atmosfera, enquanto o sal permanece no mar. Esses ventos, quando sopram, ajudam até mesmo a adoçar a água do Pacífico, pois carregam o vapor na direção oeste, através do istmo da América Central. Ou seja: a água que evapora do Atlântico cai como chuva no Pacífico. Não bastasse isso, o Índico também despeja suas águas salgadas no Atlântico por meio da corrente das Agulhas, que flui junto ao litoral da África do Sul. O que evita que o Atlântico se torne um imenso mar Morto é que a água menos salgada de outros oceanos é de algum modo devolvida a ele, graças a um extenso sistema de circulação de água marinha que flui pelo planeta.

amazônia azul

O Brasil é dono do maior naco de Atlântico do planeta: 4,2 milhões de quilômetros quadrados de águas oceânicas, cujos recursos podemos explorar sem ter que pedir permissão a país algum. É metade do nosso território continental. E é quase o mesmo tamanho da porção brasileira da floresta amazônica – só que esta, segundo a Marinha, é a “Amazônia Azul”. A área compreende essencialmente os 3,5 milhões de quilômetros quadrados da Zona Econômica Exclusiva, que garante a qualquer nação a soberania sobre o mar até o limite de 200 milhas náuticas a partir da terra firme, incluindo ilhas oceânicas. No Brasil, foram acrescidos ainda outros 760 mil quilômetros quadrados de plataforma continental, extensão concedida pela ONU a partir de reivindicação feita pelo governo federal. Essa Amazônia aquática abriga metade dos cetáceos do mundo (38 espécies), cinco das sete espécies existentes de tartarugas-marinhas e ainda 3 mil quilômetros de recifes de coral, os únicos do Atlântico Sul. Também vivem aqui centenas de espécies de peixes, moluscos e crustáceos, base da cadeia alimentar tanto marinha quanto humana – motivo pelo qual 30 mil embarcações pesqueiras, de navios a jangadas, navegam estes mares. Apesar do tamanho, o Atlântico brasileiro não é especialmente rico em nutrientes, o que mantém a produtividade da nossa pesca um tanto reduzida em relação a outros países, numa média de 500 mil toneladas anuais (a Noruega pesca 2,5 milhões). Na virada para o século 21, porém, começamos a investir na qualidade, passando a capturar peixes mais nobres, como atuns, albacoras, merluzas e espadartes. Já o subsolo da nossa Amazônia Azul é riquíssimo, a começar pelo petróleo (90% da nossa exploração é *offshore*), passando pela grande promessa do pré-sal e apontando para a nova fronteira da exploração marinha, a mineração. Há indícios da presença de ouro no litoral do Maranhão e de diamante no da Bahia, além de calcário na costa nordestina (do esqueleto de algas mortas), particularmente valioso na construção civil.

Ilhas oceânicas brasileiras

Quatro conjuntos de ilhas ajudam a aumentar consideravelmente a extensão da nossa Amazônia Azul. O mais distante deles é formado pela ilha vulcânica de Trindade, onde vive desde 1957 uma solitária guarnição da Marinha, e pelo ainda mais afastado arquipélago de Martim Vaz, grupo de ilhotas a quase 1.200 quilômetros da costa brasileira e a 2.400 quilômetros da África – é o extremo leste do Brasil. Quase tão distantes, situados a 1.010 quilômetros de Natal, estão os antigos penedos de São Pedro e São Paulo, alçados ao status de arquipélago depois que a Marinha decidiu instalar ali uma estação científica, em 1998. Torná-lo habitado de modo permanente foi uma maneira de garantir algumas milhas a mais de espaço marinho. As duas ilhas são as únicas partes emersas da Dorsal Mesoatlântica em território brasileiro. Temos também o único atol do Atlântico Sul, o das Rocas, a 267 quilômetros do litoral potiguar. É um santuário ecológico que concentra a maior colônia de aves marinhas tropicais do país: cerca de 150 mil pássaros, de 29 espécies diferentes, entre residentes e migratórios. Igualmente relevante é o arquipélago vizinho, Fernando de Noronha, onde 40 espécies de aves fazem de 21 ilhas vulcânicas um dos maiores centros de reprodução do Atlântico. Uma das razões de tanta diversidade é a riqueza das águas, onde vivem 230 espécies de peixes (alimento também de baleias, tartarugas-marinhas e golfinhos-rotadores).

Anoplogaster cornuta © Solvin Zankl

américa

No final do século 15, a Espanha era uma potência com ânsia de expansão, mas sujeita a dois entraves: a leste, as rotas por terra para o Oriente estavam na mão dos otomanos, que haviam tomado Bizâncio; ao sul, eram os portugueses que detinham o monopólio do comércio marítimo pela África e pelo Índico. Restava o Atlântico Norte, justo o caminho sugerido por um certo navegante genovês que viera propor-lhes uma nova rota para a Ásia. Cristóvão Colombo suspeitava que, se viajasse para o oeste, bastariam 2.400 milhas náuticas para chegar ao Japão. Os reis espanhóis toparam a ideia e, em agosto de 1492, uma pequena frota composta por uma nau e duas caravelas zarpou de Palos de la Frontera, empurrada pelos ventos alísios. Foi a maior travessia oceânica sem escalas já realizada até então. Colombo, contudo, acabou topando com outra ilha: um ponto arenoso nas franjas do Caribe, que nomeou San Salvador (acredita-se que tenha sido uma das Bahamas). O navegante ainda faria outras três viagens, e em todas acreditou ter alcançado o Oriente, apesar dos rumores que já corriam pela Europa sobre a descoberta de um novo continente. Tanto é que, poucos meses após a primeira viagem de Colombo, a Coroa espanhola solicitou ao papa Alexandre VI a posse oficial de todas as terras situadas para além de um meridiano a 100 léguas de Cabo Verde. Portugal reclamou, ganhou o resto do mundo e também mais 170 léguas a oeste, o que lhe garantiu as terras do Brasil circunscritas ao Tratado de Tordesilhas.

Américo

No ano seguinte ao da morte de Colombo, em 1507, o cartógrafo alemão Martin Waldseemüller publicou o primeiro mapa-múndi com a presença do Novo Mundo, já com seu nome definitivo: América. No alto, duas efígies: a do grego Ptolomeu, pai da cartografia moderna, e a de Américo Vespúcio (mas não a de Colombo). Com isso, deixava claro que o nome do novo continente era uma homenagem ao explorador florentino que fizera fama na época com seu livro *Mundus novus*, um relato de suas expedições do outro lado do Atlântico, incluindo o Brasil. As histórias eram em sua maioria exageradas e fantasiosas, mas não deixavam dúvidas de que a oeste da Europa havia uma grande massa continental. Vespúcio não fora o descobridor da América, mas fora seu propagador – e isso bastou para torná-lo o único ser humano a batizar um continente.

atlântico

Como os dinossauros, o oceano Atlântico é filho do Jurássico. Nasceu justo no início dessa era, há 200 milhões de anos, quando uma língua de água do Pantalassa – o oceano primordial que circundava o Pangeia – começou a se infiltrar no supercontinente, aproveitando-se dos movimentos tectônicos que o cindiram em duas metades: ao norte, a Laurásia; ao sul, o Gondwana. Era o ápice de um processo que se iniciara poucos milhões de anos antes, quando erupções vulcânicas de dimensões descomunais começaram a redesenhar o mapa do planeta, levando à ruptura da crosta terrestre. Afloramentos de basalto no Canadá, no Marrocos, na França e nas Guianas, todos da mesma idade, atestam essa origem comum, como peças de um quebra-cabeças hoje separadas por milhares de quilômetros de distância. O que se formava ali era já o futuro Atlântico Norte. No fundo desse novo mar, uma grande fenda longitudinal abriu em dois o assoalho oceânico, através da qual o magma do interior da Terra passou a jorrar, empurrando cada metade do leito marinho em direções opostas. Há cerca de 150 milhões de anos, já na virada para o período Cretáceo, o continente de Gondwana, que ainda permanecia um só, também começou a rachar: novas atividades vulcânicas rasgaram a crosta em duas, que se abriu como um zíper, de norte a sul. África e América do Sul se libertaram uma da outra, mas preservaram o encaixe de suas costas antes unidas – entre elas, nasceu o Atlântico Sul.

Dorsal Mesoatlântica

O mais eloquente vestígio do passado tectônico do Atlântico está em seu leito, milhares de metros abaixo da superfície, onde persiste a grande rachadura que lhe deu origem, guarnecida pela cordilheira submersa que hoje leva o nome de Dorsal Mesoatlântica. É maior cadeia de montanhas do planeta, com 17 mil quilômetros que se estendem de norte a sul, também em forma de S, servindo de divisa entre as grandes placas tectônicas que sustentam as duas metades do Atlântico. Islândia, Açores, Santa Helena (onde Napoleão foi exilado) e as ilhas de São Pedro e São Paulo, no Brasil, são todas partes emersas da Dorsal, que continua sendo como uma imensa ferida que nunca cicatriza: de seu sulco central, continua a fluir o magma que faz os continentes se afastarem e o Atlântico expandir – atualmente, a uma velocidade de 2 centímetros por ano.

Vitreledonella richardi © IMI / Solvin Zankl

atum

O maior exemplar de atum-azul (*Thunnus thynnus*) de que se tem registro foi capturado em 1979, na costa da Nova Escócia, no Canadá: tinha 679 quilos e 3,7 metros de comprimento, quase um fusca em peso e tamanho, o suficiente para colocá-lo entre os grandes peixes do planeta, junto ao peixe-espada e ao marlim. Mais que um gigante, o atum-azul é uma máquina dos mares: seu sangue quente, raro entre os peixes, garante-lhe potência muscular, visão apurada e excepcional agilidade, sendo capaz de atingir até 70 quilômetros por hora. Poucos no mar conseguem escapar do atum-azul, e muito menos alcançá-lo – quase sempre orcas e tubarões de sorte. E homens, é claro. Nosso gosto por sushi nos torna o maior predador do atum-azul, a ponto de quase levá-lo à extinção entre os anos 1970, início da pesca comercial em grande escala, e a primeira década dos anos 2000, quando foi necessária a imposição de limites mais estritos de pesca. A culpa é do sushi, porque 80% do atum-azul pescado no mundo (incluindo a espécie equivalente do Pacífico) vai parar no mercado japonês, onde alcança preços astronômicos no mercado de Tsukiji, em Tóquio. O atum do Atlântico, por ser mais raro, é o que tem maior valor de mercado: cerca de 70 mil dólares por tonelada. Outras espécies de atum também rendem bons sushis e sashimis, mas nenhuma se equipara em textura e sabor à barriga do atum-azul, chamada em japonês de *ôtoro* e comercializada como uma espécie de filé-mignon dos mares.

bacalhau

O bacalhau-do-atlântico (*Gadus morhua*) gosta de águas frias, rasas e fartas de alimento, e uma das poucas regiões que oferecem essas condições é o extremo norte da Europa. Provavelmente por isso os vikings foram os primeiros a pescá-lo, bem como a encontrar uma maneira de fazê-lo durar o tempo de uma longa viagem oceânica: abriam o peixe, penduravam-no em armações de madeira e o expunham ao frio do Ártico até que secasse por completo. Em alto-mar, quando precisavam se alimentar, bastava pôr o bacalhau na água e ele recuperava seu tamanho original, preservando textura, sabor e proteínas. Coube a outro povo, porém, os bascos, também excelentes marinheiros, a descoberta de um meio de conservação ainda mais eficaz: salgar o peixe antes de submetê-lo à cura do vento. Isso mantinha o bacalhau conservado por ainda mais tempo. O sal era abundante na Península Ibérica, de modo que o método foi logo adotado pelos portugueses, interessados em encontrar um alimento barato, durável, nutritivo e que pudesse ser consumido nos dias em que a Igreja prescrevia abstinência de carne. Como na Idade Média isso equivalia a quase um terço do ano, daí a presença marcante do bacalhau na cozinha portuguesa. A partir do século 14, eles foram pescar seu próprio peixe. Assim, lusos, bascos e nórdicos foram os mestres bacalhoeiros do Atlântico, dando início a uma corrida em busca de cardumes cada vez mais distantes, até que chegassem ao Canadá. A história oral sustenta que os primeiros a alcançar o litoral das regiões de Terra Nova, Labrador e Nova Escócia foram os bascos, talvez antes mesmo de Colombo, mas na história oficial foi o genovês Giovanni Caboto, em 1497 – e ele mesmo relatou haver tantos bacalhaus ali que era possível “recolhê-los com cestos”. Nessa área, chamada de Grandes Bancos, as águas quentes da corrente do Golfo se encontram com a fria corrente de Labrador, favorecendo a multiplicação da vida marinha e, consequentemente, a formação do maior criatório de bacalhaus do Atlântico. Por quinhentos anos, os Grandes Bancos supriram grande parte do consumo mundial do peixe. Até esgotá-lo, em 1992, o governo canadense se viu obrigado a impor uma moratória na área, reduzindo o total de captura a pouco mais de 3 mil toneladas de bacalhau por ano (nos anos 1960, esse número chegou a 800 mil). Quase três décadas depois, a suspensão continua de pé.

cabo bojador

No início do século 15, a Europa inteira sabia qual era a última fronteira do Atlântico: o paralelo 26, apenas 500 milhas ao sul de Mogador (onde os fenícios iam buscar a púrpura), na altura do cabo que os portugueses haviam batizado de Bojador. Ali começava o mar Tenebroso, o limite sul do mundo conhecido, um oceano de águas traiçoeiras cuja travessia era o maior desafio náutico daquele tempo. Não bastasse um banco de recifes submerso, que se estendia por 25 quilômetros mar adentro e em certos pontos não passava de 4 metros de profundidade, os ventos mudavam de direção bem ali, passando a soprar de nordeste e empurrando os barcos para o oeste inexplorado, no sentido contrário ao da Europa. Ou seja, quem não encalhasse podia simplesmente não achar o caminho de volta para casa. O infante Dom Henrique, grande incentivador das navegações portuguesas, já havia enviado catorze expedições com o objetivo de dobrar o cabo, e todas haviam falhado. Coube a Gil Eanes, um de seus escudeiros, a façanha: em 1434, a bordo de uma pequena barca e com apenas catorze marinheiros, arriscou uma manobra pouco intuitiva, na direção oposta à da costa africana, mas que lhe permitiu vencer o Bojador. A diferença é que Eanes foi o primeiro a planejar em minúcias a viagem, valendo-se de conhecimentos transmitidos por mercadores árabes e chineses. Munido de noções de astronomia, meteorologia e geografia marítima, calculou com rigor a direção, a velocidade e a força dos ventos e das correntes daquela região, inaugurando assim a exploração do Atlântico Sul. Acabou abrindo o caminho das Índias aos portugueses: em 1488, meio século depois da vitória sobre o Bojador, Bartolomeu Dias dobrou o cabo da Boa Esperança, extremo sul do continente africano, encontrando a conexão com o Índico.

Sergestes larva, decapod crustacean © IMI / Solvin Zankl

cabos submarinos

O mundo pode estar cada vez mais *wireless*, mas 95% da comunicação intercontinental ainda se faz à moda antiga: pelo fundo do mar, através de uma extensa rede de cabos que começaram a ser lançados ainda no século 19. Foi o industrial estadunidense Cyrus West Field quem estendeu, em 1857, a primeira linha de cabos submarinos entre a Terra Nova, no Canadá, e a Irlanda, separadas por apenas 2.600 quilômetros. Eram feitos de cobre revestido de cânhamo, alcatrão e látex de sapoti e transmitiam duas palavras por minuto entre Londres e Nova York. Ligeiros para a época, mas não firmes o suficiente para resistir aos picos e ravinas da Dorsal Mesoatlântica, os cabos invariavelmente se partiam quando alcançavam o fundo do mar. Após inúmeras tentativas frustradas, Velho e Novo Mundo finalmente se conectaram em 1866, graças a um material de melhor qualidade, ao que se seguiu uma rápida multiplicação de redes subaquáticas de telecomunicação por todo o Atlântico. O Brasil não ficou de fora: em 1874, Dom Pedro II inaugurou o primeiro cabo de telégrafo entre Rio de Janeiro, Recife, Salvador e Belém. Seis meses depois, a linha chegava a Lisboa, com escalas em Cabo Verde e na ilha da Madeira. Linhas telefônicas só viriam muito mais tarde, em 1956, quando foi instalado um cabo entre a Escócia e o Canadá, já do tipo coaxial, capaz de realizar 35 chamadas telefônicas simultâneas. Hoje a comunicação transoceânica se dá por meio da fibra óptica, disposta pela primeira vez no fundo do Atlântico em 1988. Dados de internet, ligações de voz, mensagens de texto: tudo viaja pelo mar, a uma velocidade até oito vezes maior que a de um satélite. É por isso que uma mensagem de celular enviada de São Paulo chega tão rápido a Londres, por exemplo. No caso do Brasil, dez linhas o conectam a outros países fora da América do Sul. Sete passam pelos Estados Unidos e apenas uma nos liga direto à Europa, entre Fortaleza e Lisboa (ou seja, sem passar pela vigilância dos estadunidenses). Em 2018, demos mais um passo na direção de nossa independência virtual: foram inaugurados os primeiros cabos submarinos do Atlântico Sul, ambos saindo de Fortaleza, um com destino a Angola e outro a Camarões.

cana-de-açúcar

A cana-de-açúcar é planta de origem asiática, mas foi no Atlântico que encontrou o melhor lugar do mundo para crescer. Primeiro, na ilha da Madeira, maior produtora açucareira do século 15; depois, no Caribe, para onde as primeiras mudas foram levadas em 1498, na terceira viagem de Colombo. Em menos de duas décadas, Cuba, Jamaica e Porto Rico estavam repletos de engenhos. No Brasil, as primeiras fábricas apareceram na década de 1530, quase simultaneamente em São Vicente e Pernambuco. No Nordeste, porém, foi que os canaviais brotaram com mais vigor, pois ali não só a luz solar brilhava com mais força, como também o solo de massapê, extraordinariamente fértil, permitindo a rápida expansão das lavouras. Apenas cem anos depois, havia já 350 engenhos na costa brasileira. Juntos, produziam 13 mil toneladas de açúcar. O Brasil havia se tornado o maior produtor mundial do chamado ouro branco, centro nevrálgico de um comércio global, traçado através do Atlântico, que moveu a economia de três continentes. A mais cara *commodity* daqueles tempos impulsionou o tráfico de escravos, o transporte marítimo, a indústria manufatureira europeia, a construção naval e o mercado de seguros, favorecido pelos numerosos ataques de piratas. Também o paladar europeu foi afetado, pois o açúcar invadiu as mesas da população, desbancando de vez o mel como adoçante preferencial. A confeitaria como a conhecemos hoje surgiu precisamente nessa época. Todo esse movimento alcançou o auge em meados do século 18, mas o Brasil já não estava só: Holanda, França e Inglaterra haviam espalhado canaviais por suas colônias no Caribe, que acabou se tornando o maior centro produtor de açúcar.

canal do panamá

Planos de cavar um canal que unisse o Atlântico ao Pacífico existiram desde sempre. Ainda em 1534, Carlos V assinou um decreto que solicitava estudos de viabilidade para a construção de uma via marítima no trecho mais estreito do continente americano, onde apenas 50 quilômetros de terra separam os dois oceanos. A obra era impraticável para a tecnologia da época, e os espanhóis preferiram criar uma estrada para mulas. No século 17, colonos escoceses apareceram por lá com a mesma ideia e fracassaram. Foram os franceses, inspirados pelo sucesso do canal de Suez, que conseguiram dar início à construção de um canal no istmo do Panamá em 1881. Ao contrário do Egito, porém, a América Central tinha uma selva a ser transposta, tempestades tropicais e um talho de 12 quilômetros de extensão a ser feito na rocha (o Corte Culebra), além da necessidade de implantação de eclusas, dada a diferença do nível do mar entre o Atlântico e o Pacífico. Em 1904, depois de quase 300 milhões de dólares gastos e 20 mil trabalhadores mortos, a França repassou a obra aos Estados Unidos, que andavam interessados em encurtar a distância entre suas duas costas desde meados do século 19. Levaram dez anos para concluir o canal, e, nesse meio-tempo, ajudaram o Panamá, que era território colombiano, a conquistar a independência. Em troca, obtiveram o controle vitalício da operação. Negociações posteriores garantiram a devolução do canal ao país centro-americano em 1999 e, desde então, o Estado panamenho lucrou 10 bilhões de dólares com a via. Em 1914, ano da inauguração da obra, mil navios cruzaram os 80 quilômetros do canal do Panamá, encurtando para 11 horas um caminho que antes levava dias, pois era preciso contornar o extremo meridional da América do Sul sobre as perigosas águas do cabo Horn. Hoje, passam por lá 14 mil navios por ano, a maior parte dos Estados Unidos, Japão e China. Em 2014, um empresário chinês anunciou a construção de uma nova conexão entre Atlântico e Pacífico – um canal na Nicarágua, 100 metros mais largo que o precursor. Seu custo, estimado em 50 bilhões de dólares, equivale ao PIB do Panamá.

Octopus defilippi © IMI / Solvin Zankl

correntes oceânicas

Qualquer barco que saia do Mediterrâneo pelo estreito de Gibraltar já é logo propelido ao sul, rente à costa da África, carregado pela corrente das Canárias. Assim foi como os fenícios, e depois os portugueses, fizeram as primeiras incursões pelo Atlântico, favorecidos pelo curso natural das águas. O que eles não sabiam era aonde essa corrente poderia levá-los – notavam apenas que, a certa altura, seguia para o oeste, na direção oposta à do litoral, rumo ao oceano desconhecido. Os fenícios pararam por ali. Os portugueses acharam uma forma de desviar para o sul e descobriram o caminho para as Índias. Os espanhóis seguiram em frente e encontraram a América. Colombo, em 1492, foi o primeiro a pegar carona na corrente Norte Equatorial, que atravessa o oceano de leste a oeste, mas ele ainda precisou da ajuda dos ventos para retornar à Europa. O melhor caminho de volta só seria descoberto em 1513, quando o espanhol Ponce de León, que andava a explorar o litoral da Flórida em busca da fonte da juventude, se viu apanhado por uma corrente que puxava seu barco para trás, embora houvesse forte vento favorável. Era o primeiro contato com a corrente do Golfo, a grande *highway* do Atlântico, um poderoso rio oceânico que flui rente à costa da América do Norte a uma velocidade que pode chegar a 5 nós. Em certos trechos, suas águas correm a 100 milhões de metros cúbicos por segundo, dez vezes a vazão de todos os rios do mundo. Como os espanhóis logo descobriram, a corrente do Golfo fazia os navios dispararem na direção de casa, ainda mais rápido quando vinham carregados dos tesouros do Novo Mundo. Essas três correntes – Canárias, Norte Equatorial e do Golfo – fazem parte do chamado giro do Atlântico Norte, um grande rodoanel marinho que no alvorecer da Era Moderna se tornou a via mais congestionada do planeta. No hemisfério Sul, outro giro, o do Atlântico Sul, corre no sentido contrário, ajudando a empurrar os barcos que percorrem nosso litoral de norte a sul, no embalo da corrente do Brasil.

CO$_2$

Os recifes da Flórida já começaram a se dissolver. Esperava-se que isso fosse acontecer, mas só na segunda metade do século 21. Estudos realizados em 2016 detectaram perdas substanciais de calcário nos corais do arquipélago de Florida Keys. Não muito longe dali, no meio do Atlântico Norte, mas no fundo do mar, o leito oceânico também está se desfazendo: onde deveria haver uma camada esbranquiçada pelo acúmulo de calcita repousa agora um lodo pardacento. Há milhões de anos os oceanos se encarregam de absorver boa parte do dióxido de carbono emitido na superfície. É com ele, inclusive, que corais, algas, estrelas-do-mar e moluscos como ostras e mexilhões constroem sua concha ou esqueleto calcário, graças à conversão de CO$_2$ em carbonato de cálcio dentro da água. O que tem acontecido é que há mais dióxido de carbono na atmosfera do que o Atlântico e os outros oceanos são capazes de absorver. Tal excesso gera um desequilíbrio químico no mar, acidificando a água e comprometendo a sobrevivência de organismos mais sensíveis, que são muitas vezes a base da cadeia alimentar marinha. A contar desde a Revolução Industrial, os oceanos do mundo estão 30% mais ácidos. Considerando que o Atlântico é o de maior tráfego, tanto marítimo quanto aéreo, a situação aqui é um tanto mais crítica. Se um só Boeing 777 queima 70 toneladas de gases de efeito estufa entre Londres e Nova York, imagine o quanto não descarregam as mais de 400 mil travessias aéreas sobre o Atlântico todos os anos! No mar, basta saber que, na segunda metade do século 20, as emissões por parte de navios cargueiros aumentaram o volume de dióxido de carbono de 190 milhões para cerca de 800 milhões de toneladas métricas – quatro vezes em cinquenta anos.

Anoplogaster cornuta © Solvin Zankl

elevação do mar

Que o nível do mar está subindo não restam dúvidas: desde 1993, quando começaram as medições por satélite, os oceanos já se elevaram 1 centímetro. Considerados os dados anteriores, coletados mecanicamente desde 1870, a elevação chega a 2,5 metros. E o mar continua subindo, numa média de 3 milímetros por ano; no final do século 21, poderá estar até 1 metro mais elevado do que está hoje. A comunidade científica é quase unânime em afirmar que o fenômeno tem relação com o aumento da temperatura média no planeta, ocasionado pela emissão maciça de gases tóxicos na atmosfera (40% a mais do que nos anos 1990), embora haja quem sustente a tese de que isso seja decorrente de um ciclo natural de aquecimento. O fato é que a Terra está mais quente, e, quando isso acontece, a água se expande – acredita-se que quase metade do crescimento do nível marítimo se deva a esse “inchaço” dos oceanos. A outra metade vem do degelo de icebergs, geleiras e campos de neve, o que torna o Atlântico um lugar particularmente sensível às mudanças climáticas. Dos oceanos, ele é o que recebe o maior volume de gelo, sobretudo do Ártico, pois, ao contrário do Pacífico, não dispõe de uma barreira de proteção como o estreito de Bering. Além disso, há em seu extremo setentrional uma torneira que nunca fecha: os 3 milhões de quilômetros cúbicos de gelo da maior ilha do mundo, cujo derretimento tem se acelerado de modo preocupante na virada do século. Os habitantes da Groenlândia não precisam de satélites para perceber que os invernos estão demorando cada vez mais para chegar e cedendo lugar à primavera cada vez mais cedo. Dados comprovam que, desde os anos 1990, a ilha tem perdido uma média de 280 bilhões de toneladas de gelo por ano. Se toda a sua cobertura glacial derretesse, o Atlântico cresceria 7 metros, engolindo cidades como Londres, Nova York, Rio de Janeiro e Amsterdã. Enquanto isso, a Holanda está criando as primeiras fazendas flutuantes do mundo e Londres planeja reforçar a barreira que a protege de inundações, em face das cheias cada vez mais frequentes do rio Tâmisa.

escravidão

Entre 1525 e 1867, cerca de 12 milhões de homens, mulheres e crianças escravizados zarparam de portos africanos com destino às Américas. Pouco mais de 10 milhões chegaram vivos do lado de cá, o que significa que 2 milhões pereceram na infame Passagem do Meio, a mais tenebrosa travessia oceânica de que se tem notícia. Cada navio negreiro costumava carregar de trezentos a seiscentos escravos, empilhados no chão e em prateleiras, de modo a aproveitar cada espaço disponível nos porões. Viajavam seminus, amarrados por correntes, com direito a duas rações de arroz ou milho cozido por dia. E ali mesmo defecavam, urinavam e vomitavam, favorecendo ainda mais a proliferação de infecções, principal causa de óbito a bordo. Isso quando não eram mortos pela tripulação, como forma de reprimir as frequentes revoltas, ou quando arranjavam um jeito de se atirar ao mar, preferindo o afogamento à escravidão. Após dois meses de viagem, os sobreviventes eram submetidos a um leilão em seu porto de chegada, de onde partiam já como propriedade de seus donos para as lavouras e minas do interior. Ao menos um quarto deles morria nos primeiros anos. Alguns trabalharam na produção de café, cacau e algodão e na mineração de ouro e prata, porém mais da metade teve como destino as lavouras de engenho e açúcar do Brasil, do Caribe e do sul dos Estados Unidos. Sim, o tráfico transatlântico de escravos foi estabelecido para adoçar a vida dos europeus, e o valor de mercado alcançado pelo chamado “sal doce” era tão alto que mobilizou a economia de três continentes por quase 350 anos. O comércio dito triangular começava quando os navios – em sua maioria ingleses e portugueses – zarpavam da Europa carregados de itens como peças de tecido, rum, pólvora e armas de fogo rumo aos entrepostos africanos especializados no comércio de seres humanos. Em áreas como a costa do Ouro (Gana), costa dos Escravos (golfo do Benim), golfo de Biafra (Nigéria) e Angola, os mercadores trocavam seus artefatos por barras de ferro, que eram então usadas para adquirir escravos, geralmente pessoas capturadas em guerras no interior do continente. Um homem valia em média setenta barras; um quilo de pólvora, uma barra. O navio seguia apinhado pela Passagem do Meio e, depois de descarregado, era lavado com vinagre e soda cáustica. Por fim, as prateleiras onde viajaram homens e mulheres voltavam à Europa abarrotadas de sacas de café, algodão ou açúcar.

Onychoteuthis sp. © Solvin Zankl

faróis

Faróis existem desde a Antiguidade. O de Alexandria é dos mais lembrados, mas o modelo sob o qual ficaram consagrados só surgiu no século 17. Até então, cumpriam a mera função de sinalizar a entrada de portos, mas a intensificação do comércio transatlântico entre Europa e América exigiu estruturas mais robustas e potentes, que alertassem os navios sobre a existência de rochas, recifes, bancos de areia ou outros acidentes geográficos potencialmente danosos. Foi nesse contexto que se ergueu, no sul da França, o farol de Courdouan, o primeiro do mundo a estar no meio do mar. Foi construído entre 1584 e 1611 sobre uma ilha no estuário do rio Garona, próximo a Bordeaux, com todo o fausto renascentista próprio da época, incluindo uma capela com vitrais em seu interior – os franceses o chamam de “Versalhes do Mar”. Com 68 metros de altura, está entre os dez maiores do mundo e continua na ativa. O farol mais antigo em funcionamento no mundo é a Torre de Hércules, uma relíquia de 2 mil anos erguida quando a Península Ibérica fazia parte do Império Romano. Fica próximo à cidade de La Coruña, na Galícia, norte da Espanha. Seu exterior resulta de uma restauração feita em 1791, mas a estrutura é a mesma de quando foi construído, no século 1. É o único farol romano ainda em atividade. Seu nome é uma alusão à lenda de que Hércules, em um de seus doze trabalhos, teria enterrado ali a cabeça do gigante Gerionte depois de matá-lo. O mais alto farol do planeta desponta sobre uma ilha na costa da Bretanha, noroeste da França, a Île Vierge. Tem 82,5 metros de altura, erigidos em granito em 1902. Chega-se ao topo por meio de 360 degraus. Um detalhe: há estruturas mais altas no mundo que também funcionam como farol (a maior fica na Arábia Saudita e tem 133 metros), mas esta é a maior torre construída com a única função de iluminar o caminho dos navios. A luz mais alta do Atlântico brilha no topo do Palácio Barolo, um edifício de 22 andares construído em 1923 no centro de Buenos Aires e inspirado na Divina Comédia, de Dante Alighieri. No alto do Paraíso, a 100 metros do nível da rua, 300 mil velas de ignição auxiliam as embarcações que navegam pelo rio da Prata e podem ser vistas do Uruguai. O Farol do Fim do Mundo existe e fica na remota ilha dos Estados, pedaço de terra no extremo sul do continente americano, próximo à Terra do Fogo, que serviu de inspiração a Júlio Verne na criação de um de seus mais célebres romances. É o farol mais antigo da Argentina: foi implantado em 1884 para ajudar os barcos a navegar uma das águas mais perigosas do planeta, a da passagem de Drake. Em 2017, o Brasil entrou em sexto lugar na lista dos dez faróis mais altos do mundo, com a inauguração do farol de Mucuripe, em Fortaleza. Tem 71,1 metros de altura, o triplo da torre anterior, cuja visão estava comprometida pela verticalização no porto cearense. À noite, sua luz pode ser vista a 80 quilômetros de distância. Mas o primeiro farol do Brasil – e das Américas – foi obra dos holandeses, que em 1642 inauguraram, em Recife, o Palácio de Friburgo, residência oficial de Maurício de Nassau. Tinha duas torres: uma abrigava um observatório astronômico; outra, um farol com alcance de 15 milhas náuticas. O palácio foi destruído ainda no século 17, depois da expulsão dos holandeses. Portugal, por sua vez, não tardou em construir aquele que seria o primeiro farol da colônia: o da Barra, em Salvador, em 1698. A estrutura atual é de 1839.

fenícios

Hábeis mercadores, os fenícios foram os primeiros a se arriscar para além do estreito de Gibraltar – portal que chamavam de Colunas de Hércules e que não só separava a África da Europa como também o mundo conhecido do desconhecido. Eram os melhores navegantes de seu tempo. Partindo dos portos de Tiro, Biblos e Sídon (hoje na costa do Líbano), além de Cartago (na atual Tunísia), seus navios de cedro calafetados com alcatrão eram os únicos capazes de singrar longas distâncias e robustos o suficiente para enfrentar as águas revoltas do Atlântico, bem diferentes do sereno Mediterrâneo. O avanço foi gradual: primeiro fundaram postos avançados na região oceânica do estreito – os maiores foram Gadir (hoje Cádiz) e Tartessos, ambos na atual Espanha –, para então, de lá, explorar os novos litorais. Estiveram na Bretanha, onde acharam estanho, e também no atual Marrocos, onde no século 7 a.C. toparam com vastas reservas de púrpura, pigmento de cor escarlate extraído do caramujo de gênero *Murex*. Era a mais bela das cores, e também a mais rara, já que eram necessários doze mil moluscos para tingir a bainha de uma toga. Além de tudo, não desbotava – pelo contrário, ganhava ainda mais brilho com a exposição ao sol, daí o fato de ser privilégio de senadores, generais e imperadores romanos. Embora a púrpura fosse conhecida dos europeus desde o segundo milênio a.C., nunca havia sido encontrada em tamanha quantidade como naquelas ilhas que, por volta do século 7 a.C., os fenícios descobriram e chamaram de Mogador. Ninguém havia ido tão longe antes. A façanha lhes rendeu não só o monopólio da tintura por quase meio milênio, mas também o próprio nome com que passaram à história: Fenícia, em grego, é “Terra da Púrpura”.

Crab zoea © Solvin Zankl

furacões

Alguns dos furacões mais mortíferos do Atlântico nascem na savana africana como redemoinhos. Entre junho e novembro, estes alcançam a costa e, nas águas próximas a Cabo Verde, ganham força de tempestade. Empurrados pelos ventos alísios, crescem em velocidade à medida que atravessam o oceano. Quando chegam do outro lado, podem ser devastadores. Foi assim com o Katrina, em 2005 (cerca de 1.800 mortos), e com o Maria, em 2017 (4.600 mortos). O fenômeno existe também no Pacífico e no Índico, onde são chamados de tufões e ciclones, respectivamente, mas é só no Atlântico que recebe o nome de furacão – uma palavra emprestada dos taínos, grupo indígena nativo do Caribe, que designa o caos nos céus. A origem, contudo, é a mesma em todos os oceanos: zonas em que a água quente evapora e se resfria rapidamente em contato com o ar. No Atlântico, além da costa africana, também o Caribe é um criadouro de furacões. O Atlântico Sul, por ter águas mais frias, teoricamente está a salvo, afora situações excepcionais. O furacão Catarina, que em 2004 alcançou o litoral sul do Brasil com ventos de 180 quilômetros por hora e deixou cerca de 30 mil pessoas desabrigadas, foi uma delas. Ele surgiu devido a um aumento atípico na temperatura do mar naquele ano, o que levantou suspeitas sobre sua relação com o aquecimento global – a mesma desconfiança que tem levado cientistas do mundo todo a buscar uma conexão entre a intensidade dos furacões e as mudanças climáticas. Nenhum resultado, porém, foi até agora conclusivo.

homo sapiens

É bem possível que o ser humano já conhecesse o Atlântico desde o alvorecer da nossa espécie, dado que o mais antigo fóssil de *Homo sapiens*, com idade de 315 mil anos, foi encontrado a tão somente 70 quilômetros da costa atlântica do Marrocos. Se esses ancestrais já se banhavam no oceano, é matéria de especulação. Por ora, os registros mais arcaicos que temos da nossa relação com o Atlântico são de 164 mil anos, data provável do surgimento das primeiras comunidades humanas à beira-mar, no extremo sul do continente africano. Em um local chamado Pinnacle Point, na costa meridional da África do Sul, arqueólogos encontraram dentro de uma gruta com vista para o mar vestígios de fogueiras, ferramentas de pedra lascada e fragmentos de conchas. Eram ostras, cracas, mexilhões e outros moluscos trazidos pelas marés até a praia, possivelmente o primeiro recurso marinho do qual a espécie humana se alimentou.

iemanjá

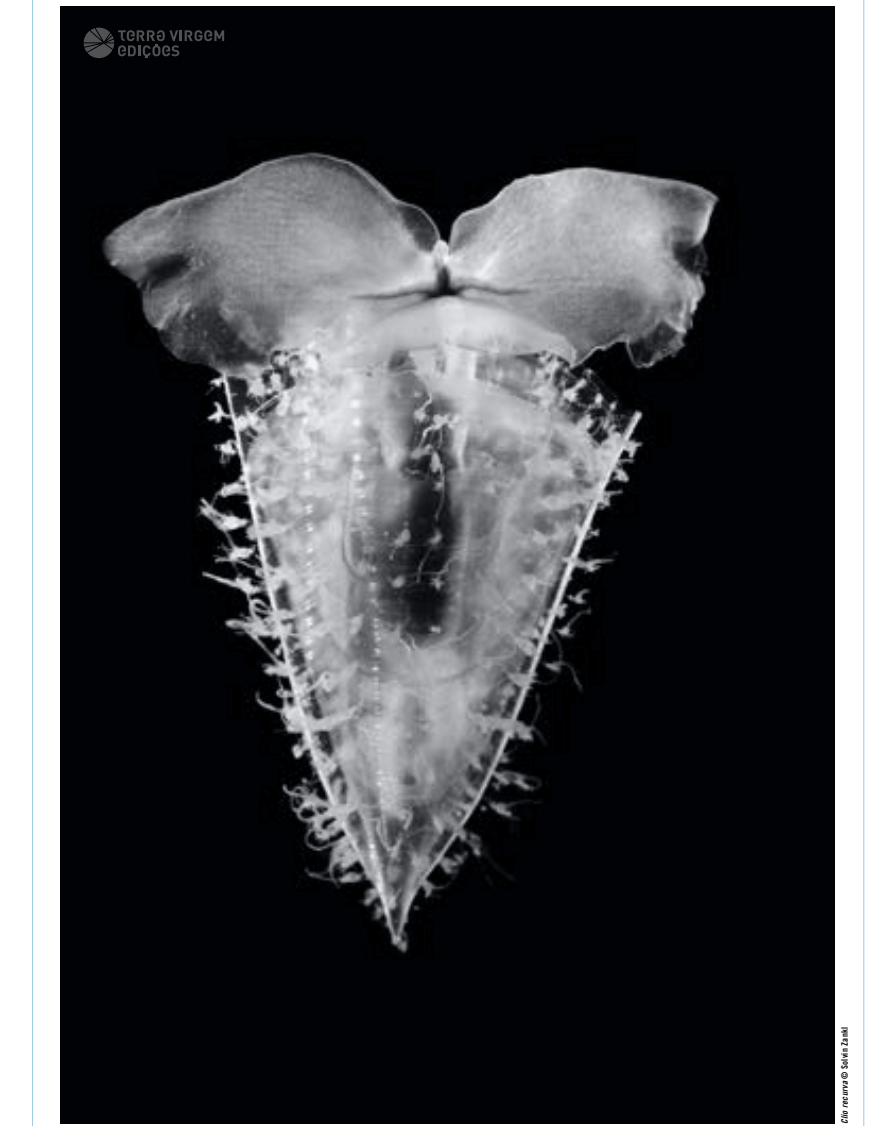
Na África, a nossa deusa do mar é uma divindade dos rios. É padroeira do rio Ogun, que nasce no interior da Nigéria e desemboca nos arredores da cidade de Lagos, misturando suas águas às da laguna que se conecta ao Atlântico. Foi nas cabeceiras desse rio que o povo Egbá deu início ao culto da *yéyé omo ejá* (“mãe cujos filhos são peixes”), orixá protetor dos pescadores, profundamente ligado ao conceito de maternidade. Iemanjá tornou-se uma divindade oceânica provavelmente no caminho entre a África e as Américas, a bordo dos navios negreiros, sustentada pela crença entre os iorubá de que o orixá, embora tivesse o rio Ogun como morada, poderia se manifestar em qualquer corpo d’água. Uma vez no Novo Mundo, assumiu de vez seu posto como senhora do Atlântico, transfigurada em uma entidade híbrida que adiciona à mitologia africana elementos cristãos e indígenas. No Brasil, confundiu-se com a Mãe d’Água dos Tupi e com a Virgem Maria católica, resultando num misto de sereia e mãe que encontra eloquente representação na umbanda. No candomblé, por outro lado, assim como na santeria de Cuba, manteve traços do culto iorubá, porém manifestada como o próprio princípio feminino da criação. Em todas as suas formas, Iemanjá é reverenciada por meio de tributos ao Atlântico, como é o caso do dia dois de fevereiro em Salvador, em que se lançam oferendas ao mar – gesto que se repete no mesmo dia em Porto Alegre e em outras cidades do Rio Grande do Sul, mas dentro das festas de devoção à Nossa Senhora dos Navegantes, com quem o orixá está sincretizado. Na Bahia, a associação é com a Nossa Senhora da Conceição, e em Cuba, com a Virgem de Regla.

ilhas imaginárias

Fosse produto da imaginação ou da intuição, antes das Grandes Navegações, ninguém duvidava da existência de terras para além do Atlântico. Os antigos gregos, por exemplo, juravam que deuses e heróis, depois de mortos, iam habitar paraísos como os Campos Elísios e as Ilhas Afortunadas, ambos localizados do outro lado do que chamavam de Oceano, o grande rio de água salgada que rodeava o mundo conhecido. Na Idade Média, houve quem se lançasse ao mar na esperança de encontrar esses e outros lugares míticos, todos com largas promessas de riqueza e redenção. Um deles foi São Brandão, abade que zarpou da Irlanda com um grupo de monges no século 6 rumo à Terra Prometida. Embarcou em um bote de treliça coberto com couro de boi e voltou sete anos depois, dizendo tê-la encontrado. A ilha de São Brandão figurou durante muitos anos em mapas medievais, perdida no meio do Atlântico, mas não só ela: eram constantes nas cartas também uma tal Antilha, ilha povoada por sete cidades douradas, e a intrigante ilha que os celtas chamavam de Hy Brasil, permanentemente envolta em brumas. Dada a localização nos mapas, acredita-se que esses mitos fossem um indício de possíveis incursões a ilhas atlânticas antes de suas descobertas oficiais, como Madeira, Açores ou Canárias. De tanto integrarem os mapas, contudo, os nomes pegaram: temos hoje as Antilhas e, é claro, o Brasil, cujo nome já circulava no imaginário dos navegantes muito antes da descoberta de nossas florestas de pau-brasil.

Atlântida

A primeira vez que se ouviu falar do mais célebre dos continentes perdidos foi através de Platão, em seus diálogos “Timeu” e “Crítias”, de cerca de 360 a.C. Neles, o filósofo relatava que, num passado remoto, havia existido uma civilização para além do estreito de Gibraltar que, apesar de próspera, era inferior a Atenas enquanto sociedade, e que por isso teria sucumbido a um terremoto. É evidente que o filósofo discorreu sobre Atlântida como uma alegoria, mas há quem acredite haver um fundo de verdade nessa lenda transmitida pela tradição oral. Especulações sobre sua origem apontam para Creta, a primeira civilização do Mediterrâneo; para a erupção vulcânica que afundou parte da ilha de Santorini, no mar Egeu; e para o reino fenício de Tartessos, que existiu no sul da atual Espanha. Mas como Platão situa o continente no Atlântico, não faltam teorias sobre sua ligação com visitas extraoficiais ao Novo Mundo por parte de alguém que teria estado lá milhares de anos antes de Colombo.


Clio recurva © Solvin Zankl

imigrantes

Entre as décadas de 1820 e 1920, cerca de 60 milhões de europeus cruzaram o Atlântico em busca de melhores condições de vida no Novo Mundo. Fugiam de uma Europa devastada pelas Guerras Napoleônicas e, ao mesmo tempo, inchada pela explosão populacional decorrente da industrialização. Sobrava gente, faltava comida. Do outro lado do oceano, faltava gente e sobrava terra. Eram nações jovens, com poucos anos de independência política, carentes de trabalhadores que substituíssem a mão de obra africana, comprometida pelo fim do tráfico negreiro. O Atlântico, antes barreira, tornou-se ponte: de portos como Liverpool, Lisboa, Nápoles, Gênova, Hamburgo e Cádiz zarpavam navios carregados com até mil pessoas, muitas delas viajando na terceira classe, em cabines úmidas e pouco ventiladas, não raro sujeitas a surtos de cólera ou sarampo. Se fosse um navio a vela, a viagem até a América do Sul levava 60 dias. Num navio a vapor, de 20 a 30. Governos e iniciativas colonizadoras particulares costumavam pagar a passagem até o porto de desembarque – geralmente Nova York, Quebec, Rio de Janeiro, Santos ou Buenos Aires. Os Estados Unidos foram o país que mais recebeu imigrantes, cerca de 30 milhões, a maioria ingleses, irlandeses e italianos. À Argentina chegaram 6 milhões, e outros 5 milhões ao Canadá. O Brasil também acolheu 5 milhões, dos quais mais da metade eram italianos ou portugueses. O restante eram alemães, espanhóis, judeus, japoneses, sírios-libaneses ou eslavos – e, para quase todos, a travessia do Atlântico foi uma passagem só de ida. No Brasil, misturaram-se aos indígenas, africanos e mestiços e ajudaram a formar aquela que é a mais miscigenada das nações atlânticas.

império português

Em fins da Idade Média, Portugal constituía, em muitos sentidos, uma nação à parte em relação ao resto da Europa. Era um estado nacional consolidado fazia três séculos, imune ao xadrez feudal geopolítico do continente, e estava também de costas para o Velho Mundo, todo voltado para o Atlântico e, como tal, privado do acesso às rotas comerciais do Mediterrâneo. Outros fatores contribuíram para o expansionismo português, mas a estabilidade política, as necessidades mercantis e, é claro, a presença de um oceano à soleira de casa foram determinantes para o surgimento do primeiro império ultramarino da história. Enquanto quase toda a Europa (com exceção dos nórdicos) se limitava à navegação de cabotagem, os portugueses se lançaram sem medo ao Atlântico: em 1419, tomaram posse da ilha da Madeira; em 1427, descobriram os Açores. E o fizeram a bordo de pequenas barcas de vela única, as mesmas usadas pelos europeus para navegar suas costas, seus rios e seu sereno mar interior. Com uma dessas, também Gil Eanes dobrou o cabo Bojador, mas para seguir além eram necessárias naves melhores. Em poucos anos os lusos já haviam criado duas, a nau e a caravela, com as quais descobriram o caminho para as Índias e para o Brasil. Os portugueses também levaram a própria arte náutica a outro patamar: o infante Dom Henrique, principal incentivador da expansão lusa, investiu nos melhores cartógrafos e astrônomos a que teve acesso a fim de aprimorar as navegações. A iniciativa levou ao aperfeiçoamento do astrolábio e das tábuas astronômicas, além da confecção das primeiras cartas náuticas com indicação de latitudes. O conhecimento adquirido pelos portugueses sobre o regime de ventos e correntes do Atlântico, até então inédito, serviu de base para todas as expedições ao Novo Mundo que viriam a seguir – inclusive a de Colombo.

Idiacanthus fasciola © GEOMAR / Solvin Zankl

ingredientes

Se antes de Colombo o Atlântico era a fronteira que separava as duas metades do mundo, no século 16 tornou-se o nó que as atava: todos os portos da Europa, da África e das Américas estavam direta ou indiretamente conectados entre si, fomentados por uma frenética circulação intercontinental de bens, pessoas e ideias. Tudo, é claro, visando ao enriquecimento de novas potências coloniais, como Portugal, Espanha e Inglaterra, antes na periferia da Europa e agora na vanguarda da globalização. A busca por ouro foi o que incitou esses países a cruzarem o Atlântico, mas o que encontraram foi muito mais, a começar pela prata do Peru e do México, tão abundante que expandiu a monetização da economia europeia e lançou as bases do sistema financeiro moderno. Este, por sua vez, só favoreceu a circulação das riquezas decorrentes do comércio das muitas commodities reveladas pelo Novo Mundo. Com os indígenas da América do Norte, os europeus descobriram o tabaco. No México, aprenderam com os astecas a beber o chocolate extraído do cacau e conheceram a pimenta, a baunilha e o tomate. Na América do Sul, descobriram o amendoim, o abacaxi e o caju, mas ficaram particularmente fascinados com a batata, o milho e a mandioca – fontes de carboidrato tão importantes que se tornaram as bases das dietas na Europa e na África, interferindo diretamente no aumento populacional. O impacto foi imenso também na contramão: animais domésticos como vacas, porcos, frangos e cavalos espalharam-se pelos campos americanos mais rápido que a própria população humana de colonos, e, somados à introdução do arroz, dos cítricos e da cana-de-açúcar, promoveram grande crescimento demográfico. Crescimento, que fique claro, só mesmo da população europeia em solo americano: em nome da globalização, povos nativos foram dizimados pela escravidão, pela violência cultural e pela importação de doenças, como a varíola, o sarampo, o tifo e a febre amarela.

mercadorias

Em 1956, um petroleiro da Marinha dos Estados Unidos transformado em navio de carga partiu do porto de Newark, em Nova York, com destino a Houston, no Texas, carregando 58 contêineres. Era a primeira vez que mercadorias eram acomodadas em grandes caixas de aço. A ideia foi de um ex-caminhoneiro que acabou revolucionando o transporte de cargas no mundo. Malcolm McLean (essa era o seu nome) descobriu que os contêineres reduziam não só o tempo de carregamento de um navio, como também o custo: de quase 6 dólares por tonelada de carga para apenas 16 centavos. Dez anos depois, McLean inaugurava a primeira linha transatlântica de transporte em contêineres, entre Nova York e Roterdã, na Holanda – na época o maior porto do mundo. Nascia ali a era do transporte intermodal, em que a travessia oceânica se tornava apenas uma parte da longa viagem empreendida pelos contêineres entre sua origem e seu destino. Hoje os portos asiáticos concentram 70% do transporte marítimo mundial, mas Roterdã continua sendo o maior porto do Atlântico, com um volume anual de 450 milhões de toneladas, seguido pelos portos da Antuérpia, na Bélgica, e de Hamburgo, na Alemanha. A despeito da presença maciça da China entre os maiores portos do mundo (sete dos dez maiores estão lá), o Atlântico ainda é, como sempre, o oceano de maior tráfego de mercadorias do mundo, graças ao canal do Panamá. São mais de 30 milhões de contêineres viajando sobre navios colossais, que chegam a 400 metros de comprimento.

Porto de Santos

Sempre houve um porto em Santos, desde os primeiros tempos da colônia, mas sua relevância para a economia brasileira só começou a ganhar corpo em 1892, quando foi construído o primeiro cais para grandes navios no lugar dos velhos trapiches. O gatilho desse processo foi a São Paulo Railway, ferrovia entre o planalto e o litoral, implantada para escoar a produção de café que se disseminava pelo interior do estado. Hoje o porto de Santos escoa grande parte da produção de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, que juntos somam mais de 60% do PIB nacional. O café continua sendo embarcado ali, mas também açúcar, laranja, soja, milho, etanol, automóveis e toda sorte de produtos industrializados. É o maior complexo portuário da América Latina e um dos dez maiores do Atlântico: em 2017, 133 milhões de toneladas de carga passaram por lá.

Cavolinia uncinata © Solvin Zankl

naufrágios

Cenário de numerosos ataques de piratas e de algumas das maiores batalhas da História (como a do Atlântico, que afundou 4.500 navios e submarinos na Segunda Guerra), o oceano que separa o Velho e Novo Mundo certamente é o maior cemitério de navios do planeta. Um deleite para os mergulhadores, mas não para os navegantes, que, apesar das mais avançadas técnicas de segurança e geolocalização, continuam naufragando às dezenas todos os anos. Segundo levantamento feito pela seguradora Allianz, cerca de 2 mil navios afundaram nas duas primeiras décadas do século 21, um terço deles no Atlântico. A zona mais perigosa é, curiosamente, uma das de maior tráfego: o golfo da Biscaia, arco oceânico entre a Espanha e a França que constitui a principal ligação do norte europeu com o Mediterrâneo. É a primeira área da Europa a receber os ventos furiosos que sopram do oeste no inverno, empurrados pela força da corrente do Golfo, e que, quando chegam, encontram águas rasas capazes de levantar ondas monumentais. Outra campeã de naufrágios é a costa do Esqueleto, no litoral da Namíbia. Ali, o risco reside no funesto encontro do ar seco do deserto do Namibe com a fria corrente de Benguela, que resulta em uma neblina desorientadora, ainda mais perigosa em função do grande número de recifes e bancos de areia na região. O litoral sudoeste da África registra uma média de oitenta incidentes marítimos por ano. Nenhum trecho do Atlântico, porém, é tão traiçoeiro quanto a passagem de Drake, o estreito que separa o extremo meridional da América do Sul da Antártida. Poucas são as ocorrências registradas ali, porque são raros os que se atrevem a navegar naquelas águas – em sua maioria, grandes navios de cruzeiro ou de expedição para a Antártida. Os capitães já sabem o que esperar ao dobrar o cabo Horn: ventos ferozes do oeste, correntes colossais de água gelada fluindo do Pacífico para o Atlântico e a presença de um ou outro iceberg.

navios a vela

Alguns tipos de veleiros que já singraram o oceano Atlântico:

Caravela: embarcação desenvolvida pelos portugueses a partir de modelo empregado pelos pescadores locais. Foi a mais usada nas primeiras explorações ibéricas pelo Atlântico, entre os séculos 15 e 16. Tinha 25 metros de comprimento e podia chegar a 8 nós de velocidade. As primeiras eram equipadas com velas latinas (triangulares); mais tarde, surgiram as caravelas com velas redondas.

Nau: um gigante dos mares, com capacidade para carregar até 500 toneladas de mercadorias. Possuía castelo de proa e de popa e até quatro mastros com velas redondas. Inicialmente destinava-se ao comércio e transporte; com o surgimento dos piratas, ganhou artilharia e se tornou navio de guerra. Dos treze navios da esquadra de Cabral que chegou ao Brasil, dez eram naus.

Galeão: barco pesado e robusto, de navegação lenta, muito utilizado pelos espanhóis para o carregamento de ouro e prata do Novo Mundo. Seu desenho era semelhante ao da nau, exceto por dois mastros com velas latinas e outros dois com velas redondas. Era também uma poderosa máquina de guerra, com até quarenta canhões embutidos no casco. Seu auge se deu entre os séculos 16 e 18.

Fragata: navio de guerra de velas redondas desenvolvido pelos holandeses no século 18. Ágil e de fácil manobra, sua principal função era proteger os navios mercantes de ataques de piratas. Os primeiros couraçados foram fragatas revestidas com placas de ferro, muito usadas nas batalhas marítimas do século 19.

Clíper: criado pelos estadunidenses no século 19, foi o mais rápido dos veleiros. Seus altos mastros e dezenas de velas permitiam que alcançasse velocidades de até 20 nós. Teve especial serventia no comércio entre a Ásia e a Europa, carregando chá, ópio e especiarias. Viu seu declínio com a chegada dos navios a vapor.

pescadores

Cerca de 30 mil embarcações pescam na costa brasileira, das quais 27 mil são artesanais. É uma frota composta de canoas, botes e jangadas que inclui verdadeiros patrimônios culturais que resistiram ao longo dos séculos, entre eles a canoa de tolda (foz do rio São Francisco), o cúter (Maranhão), a montaria (Pará) e a canoa de pranchão (Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Com elas, cerca de 900 mil pescadores em todo o Brasil extraem do Atlântico sua subsistência, não raro valendo-se de técnicas igualmente antiquíssimas, como a tarrafa, o manzuá, o caçoeiro, a bernunça, o puçá e o picaré. Por meio destes e de outros apetrechos, pesca-se cerca de metade de todo o volume de peixe capturado nos mares do país. Algumas comunidades pesqueiras chegaram a desenvolver traços culturais que os fortalecem como grupo identitário – é o caso dos caiçaras, que habitam o litoral do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro, em uma área entre o mar e a Mata Atlântica, e os jangadeiros do Nordeste, que ainda hoje utilizam uma espécie de fóssil vivo do nosso passado colonial: uma embarcação com origem no sul da Índia, importada pelos portugueses no tempo das Grandes Navegações.

petróleo

Os primeiros poços a furar o Atlântico em busca de petróleo surgiram nos primeiros anos do século 20: em 1911, no golfo do México (na costa da Louisiana), e em 1914, na Venezuela (no lago de Maracaibo, onde estão as maiores reservas de petróleo do mundo dos dias de hoje). No início, não passavam de plataformas de madeira estendidas sobre o mar a partir de uma base em terra – o que, em águas norte-americanas repletas de furacões, era de uma fragilidade enorme. Por isso, os anos seguintes foram de intensas pesquisas em tecnologia de prospecção e extração de petróleo *offshore*, e o golfo do México era o grande laboratório mundial. Em 1947, ergueu-se ali a primeira plataforma fixa em alto-mar, a 16 quilômetros da costa dos Estados Unidos, cravada no leito do Atlântico por meio de colunas de ferro e concreto. Tal modelo propiciou o descobrimento de outras jazidas oceânicas: primeiro no mar do Norte, nos anos 1960, onde passaram a ser exploradas pela Noruega e pelo Reino Unido, e depois no Atlântico Sul, nos anos 1970, simultaneamente no golfo da Guiné (exploradas por Nigéria e Angola) e na bacia de Campos, no Brasil. Se antes a tecnologia permitia que o petróleo fosse extraído a no máximo 400 metros de profundidade, com a ajuda de mergulhadores, hoje há poços a 2.500 metros da superfície, como é o caso da plataforma flutuante BW Pioneer, a mais profunda de todas, operada pela Petrobras no golfo do México. A empresa brasileira, aliás, é a maior exploradora de petróleo em águas profundas do planeta, concentrando mais de um quinto das operações mundiais desse tipo.

pré-sal

O petróleo submarino resulta da decomposição do plâncton que um dia boiou no oceano e que, atrapado sob os sedimentos do leito marinho durante milhões de anos, sofreu transformações que o converteram em hidrocarboneto líquido. Essa camada de sedimentos muitas vezes é estreita e se localiza a poucos metros do assoalho oceânico, o que facilita a extração do petróleo logo abaixo, mas também pode existir uma grossa capa de sal por cima da jazida, de milhares de metros de espessura. Foram esses os campos petrolíferos encontrados em 2006, numa área de 800 quilômetros de extensão ao longo do litoral brasileiro, entre o Espírito Santo e Santa Catarina. Situam-se entre 2 e 4 mil metros abaixo do leito do Atlântico – o que requer técnicas mais complexas de extração. As explorações começaram em 2008, no Campo de Jubarte, na bacia de Campos, e em dez anos o número de poços do pré-sal chegou a 77. Juntos, eles produzem uma média de 1,5 milhão de barris de petróleo por dia. Em 2018, pela primeira vez, o Brasil extraiu mais petróleo do pré-sal do que de outras fontes.

piratas

A era de ouro da pirataria teve início por volta de 1650, quando o transporte das riquezas do Novo Mundo pelo Atlântico se intensificou. O Caribe era uma zona de particular atenção, pois era de lá que partiam os galeões espanhóis recheados de prata e ouro – o que, naturalmente, atraía toda sorte de bandoleiros, geralmente ex-marinheiros, soldados desertores e escravos fugitivos em busca de enriquecimento fácil. Muitos tinham o apoio da França, da Inglaterra e da Holanda, que dispunham de poucas e pequenas bases coloniais nas Antilhas e estavam especialmente interessadas em reduzir o poderio espanhol, além de, é claro, engordar os cofres da Coroa, já que ficavam com uma parte do butim. Apesar da violência dos ataques, geralmente usando de queimas, mutilações e estripações, os piratas mantinham entre si um estrito código de conduta e respeito mútuo: viviam em uma espécie de democracia, sem segregação racial, com divisão igualitária dos saques e sob o comando de um capitão eleito pela própria tripulação, que também podia depô-lo. Ainda assim, alguns líderes acabaram se tornando lendários, como Edward Teach (Barba Negra) e Bartholomew Roberts (Black Bart). Este último pilhou mais de quatrocentos navios no Caribe, na África e na costa do Brasil. E os dois, como muitos outros, terminaram capturados e mortos pela Marinha Real Britânica, que passou a patrulhar o oceano de modo mais intensivo quando a Inglaterra se tornou dona de colônias mais prósperas e percebeu que os bandoleiros do mar haviam se tornado demasiado inconvenientes para o bom andamento dos negócios com o Novo Mundo. Por volta de 1730, já quase não restavam mais piratas no Atlântico.

Corsários

Piratas que agiam sob o patrocínio dos reis eram chamados de corsários – uma referência às chamadas “cartas de corso”, emitidas pela Coroa e portadas pelos piratas como uma autorização oficial para pilhar embarcações e cidades inimigas (quase sempre espanholas). França e Holanda foram pródigas na emissão dessas cartas, mas não tanto quanto a Inglaterra, graças ao particular incentivo da rainha Elizabeth I. Foi ela quem permitiu a ascensão de figuras como Francis Drake, o primeiro corsário a circum-navegar o globo (pilhando, é claro), e Thomas Cavendish. Este, além de dar a volta ao mundo, atacou Santos, São Vicente e Ilha Grande durante sua passagem pelo Brasil. Ambos receberam da rainha o título de Sir por seus “serviços” prestados ao reino.

Calappidae © Solvin Zankl

plástico

Cada garrafa, sacola, canudo ou embalagem de xampu jogada na praia ou no rio tem grandes chances de ser tragada pelo mar. E, uma vez no oceano, essa sujeira é arrastada pelas correntes numa grande espiral, como se fosse sugada por um ralo, até por fim boiar no centro desse vórtice, formando um lixão flutuante. Se vier dos Estados Unidos ou da Europa, é bem provável que vá parar na Grande Porção de Lixo do Atlântico Norte, uma sopa de detritos descoberta em 2010 no mar dos Sargaços. São quase 200 mil fragmentos de plástico por quilômetro quadrado boiando juntos na água – alguns tão pequenos que chegam a ser invisíveis a olho nu, e por isso mesmo muito letais para aves, peixes, tartarugas e baleias, que inadvertidamente engolem essa sujeira. Uma vez nos seus estômagos, o lixo termina por asfixiá-los ou matá-los de inanição. Ou ainda intoxicá-los, já que o plástico, por afinidade química, tem a capacidade de atrair e acumular poluentes como pesticidas e resíduos industriais. Em um único pedaço de plástico, já foi detectada uma concentração de poluentes 1 milhão de vezes maior quando comparada com a água ao redor. Agora, o mais assustador: em 2018, cientistas capturaram no Atlântico duzentos peixes de profundidade para analisar seu sistema digestório e encontraram plástico em três quartos deles.

pororoca

Em um único dia, o rio Amazonas despeja no Atlântico a mesma quantidade de água que o Sena leva um ano inteiro para descarregar, o que equivale a nada menos que 20% das águas fluviais do planeta. Durante a estação das chuvas, são 300 milhões de litros por segundo, o suficiente para alterar a salinidade, o pH e a cor do oceano por uma área de até 400 quilômetros da desembocadura. Assim, não é de se espantar que antigos navegantes já sabiam que estavam próximos da foz antes mesmo de ver a terra firme. Durante o verão, nas noites de lua cheia ou nova, é o Atlântico que dá o troco: a maré enche e o mar invade o leito do rio, empurrando a água doce para dentro do continente a uma velocidade de 30 quilômetros por hora. O embate faz levantar uma onda que pode chegar a 4 metros de altura, que os indígenas da região chamavam de pororoca – “grande estrondo”, em tupi.

rotas migratórias

Todos os anos, bilhões de aves percorrem o Atlântico de norte a sul em busca do verão pelos mesmos caminhos: dois corredores aéreos conhecidos como *flyways*, um ao longo da costa das Américas; outro, acompanhando o litoral da Europa e da África. A recordista em distância é a andorinha-do-ártico (*Sterna paradisaea*), que a cada ano realiza uma jornada de ida e volta entre o Ártico e a Antártida, totalizando no mínimo 40 mil quilômetros. Desse modo, usufrui de dois verões: um no extremo norte, onde fica de maio a agosto nas áreas de reprodução, e outro no extremo sul, onde permanece até março se alimentando e acumulando energia suficiente para a viagem de volta. Cada perna é feita em cerca de três meses e conta com poucas paradas – a andorinha-do-ártico é capaz até de dormir em pleno voo. Como essas aves vivem em média trinta anos, um indivíduo percorrerá em sua vida pelo menos 1,2 milhão de quilômetros. É uma viagem de ida e volta entre a Terra e a Lua! Enquanto isso, nas águas, mamíferos, répteis e peixes também cumprem seus ciclos. Dez espécies de grandes baleias trafegam pelo Atlântico ao longo do ano, por exemplo. Elas alternam entre as áreas de alimentação, próximas aos polos, e as zonas de procriação, em águas tropicais. O costume é passar o verão se alimentando em águas polares e, no inverno, viajar para o sul ou para o norte (dependendo do hemisfério) em busca de um ambiente mais cálido para se reproduzir. A baleia-jubarte (*Megaptera novaeangliae*) é uma das que vai mais longe: chega a viajar 25 mil quilômetros entre o Ártico ou a Antártida, até encostar na linha do Equador. No litoral do Brasil, costumam ser vistas até Fernando de Noronha, mas tendem a se concentrar na costa da Bahia, em particular na região do arquipélago de Abrolhos. Também há cinco espécies de tartaruga-marinha que habitam o Atlântico, cada uma com seus próprios padrões de migração, mas todas com o fato insólito em comum de voltarem à mesma praia onde nasceram para procriar. O ciclo começa quando o ovo eclode na praia e o filhote ruma para o mar. Se sobreviver aos ataques de predadores, a tartaruga passará anos vagando pelo oceano em busca de alimento (geralmente moluscos, crustáceos e águas-vivas). Quando chega o tempo da reprodução, migra de volta à praia de origem, supostamente guiada pelo eixo magnético da Terra, graças à presença de cristais de magnetita em seu cérebro. A tartaruga-de-couro (*Dermochelys coriacea*), um dos maiores répteis do mundo, percorre até 15 mil quilômetros no mar à cata de águas-vivas. Nos primeiros quatro anos de vida, o salmão-do-atlântico (*Salmo salar*), peixe de água doce, vive nos rios gelados do Canadá, dos Estados Unidos e do norte da Europa. Quando adulto, seu corpo se transforma para que seja possível viver na água salgada, pois terá que passar um ano se alimentando nos bancos de plâncton do Atlântico Norte. Uma vez saciado, pega carona nas correntes marítimas e volta ao continente para procriar, e o faz exatamente no rio onde nasceu, que reconhece pelo olfato. A jornada só termina na cabeceira do rio, depois de vencer a correnteza e escapar dos ursos que ficam à espreita. Já a enguia-europeia (*Anguilla anguilla*), que passa quase toda a vida nos rios e lagos da Europa, nasce no meio do Atlântico, a 5 mil quilômetros do continente – mais precisamente no mar dos Sargaços, para onde toda enguia madura migra quando chega o momento de dar vida a uma nova geração. No outono, milhões delas empreendem uma viagem de trezentos dias pelo oceano com o intuito de se reproduzir e, depois, morrer. As larvas, quando nascem, fazem o caminho de volta à Europa para encontrar os estuários. Passarão os vinte anos seguintes vivendo em água doce, até chegar a hora de procriar.

Physophora hydrostatica © Solvin Zankl

royal navy

Uma nação insular, às portas do Atlântico, mais perto da América que quase todos os outros países europeus: a Inglaterra tinha tudo para ser uma potência naval. No entanto, a contar da Era dos Descobrimentos, levou quase trezentos anos para afirmar sua supremacia sobre o mar. Inovações técnicas decorrentes da Revolução Industrial, destreza tática adquirida em numerosas guerras contra a França e recursos provenientes do açúcar do Caribe e do comércio transatlântico, entre outros fatores, favoreceram essa ascensão, que culminou em 1805 – ano da Batalha de Trafalgar, quando uma improvável vitória sobre a frota de Napoleão, maior e mais numerosa, levou à consagração da Marinha Real Britânica como a nova força marítima mundial. Confortável no posto de xerife mundial, a Royal Navy passaria todo o século 19 controlando os domínios do Império Britânico (que alcançava 26 milhões de quilômetros quadrados), combatendo a pirataria e o tráfico negreiro e pacificando os oceanos para a livre circulação das riquezas transportadas pelos mercadores, também britânicos. Além disso, a Pax Britannica permitiu ainda que a Inglaterra investisse em melhores máquinas para as guerras futuras: no lugar dos velhos navios de madeira, surgiram os couraçados, castelos de ferro flutuantes que prometiam ser mais rápidos e resistentes do que qualquer outra embarcação já construída. No início, eram todos de madeira com blindagem de ferro; mais tarde, passaram a ser feitos inteiramente de aço, e foi com esses que a Inglaterra lutou na Batalha da Jutlândia, em 1916. Travada contra os alemães no Mar do Norte, foi o maior confronto da História entre duas frotas de couraçados. Foram a pique 25 navios, dos quais 14 da Royal Navy (dos alemães foram 11). Alemanha e Inglaterra se enfrentaram novamente em outra grande batalha, a do Atlântico, desta vez junto a países aliados. O embate agitou as águas de todos os continentes banhados pelo oceano durante quase todos os seis anos da Segunda Guerra. A Inglaterra perdeu cerca de 2 mil navios, em sua maioria embarcações mercantes afundadas por submarinos nazistas. Desgastada por duas guerras, a Marinha Real Britânica nunca mais recuperou seu lugar de primazia. Desde o fim da Segunda Guerra, este pertence à Marinha dos Estados Unidos.

sambaquis

Os primeiros brasileiros a viver do Atlântico deixaram vestígios por toda a costa. Do Pará ao Paraná, praias, baías e estuários estão repletos de depósitos de conchas, os chamados sambaquis. O mais antigo do nosso litoral, encontrado na ilha do Cardoso, em São Paulo, tem 8 mil anos. Cada sambaqui é uma espécie de acervo arqueológico do grupo que o construiu: suas muitas camadas contêm restos de moluscos, ossos de peixe, apetrechos de pesca, artefatos de pedra e esqueletos humanos, resultado de séculos de acúmulo ao longo das gerações. Por algum tempo acreditou-se que os sambaquis fossem como uma lata de lixo pré-histórica; hoje sabemos que eram o próprio lugar onde esses pescadores primordiais viviam, comiam e enterravam seus mortos. Um sambaqui nascia sempre que uma comunidade forrava o chão com conchas, provavelmente para se proteger das variações do nível do mar, e sobre elas erguia suas cabanas de palha. À medida que a população aumentava, crescia também o sambaqui, tanto em extensão quanto em altura – sobre as antigas camadas, as novas gerações iam sobrepondo as suas. Há registros de sambaquis construídos ao longo de mil anos, alcançando alturas que beiram os 30 metros. Hoje despontando na paisagem litorânea na forma de morros cobertos por areia e vegetação, esses amontoados de conchas guardam o mais valioso espólio dos primeiros habitantes da nossa costa, desaparecidos há cerca de mil anos, possivelmente miscigenados com os povos Tupi-Guarani que começavam a chegar do interior do continente.

Malacosteus niger © Solvin Zankl

sobrepesca

Peixes oceânicos sempre pareceram ser um recurso inesgotável. Até que, nos anos 1950, o surgimento de técnicas e equipamentos que permitiam localizar os cardumes com maior precisão deram novos rumos à pesca industrial. Grandes navios passaram a capturar os peixes em quantidades e velocidades nunca antes possíveis, de modo que as espécies ficaram incapazes de repor sua população. Nos anos 1970, segundo levantamento da Organização das Nações Unidas (ONU), 10% dos estoques marinhos se encontravam superexplorados. Hoje, na segunda década do século 21, um terço das espécies de valor comercial corre o risco de desaparecer dos oceanos, e outros 60% dos estoques estão em seu limite máximo de exploração. O Greenpeace lista vinte peixes atualmente vítimas da sobrepesca, ou seja, para além dos limites recomendados pelos ambientalistas, e todos vivem no Atlântico. Atuns e bacalhaus estão entre os mais críticos, mas também pescadas, hadoques, linguados e camarões – espécies capturadas por redes de arrasto de profundidade, que, além de destruir o leito marinho, levam consigo (e matam) peixes mais jovens, não viáveis comercialmente, e animais como tartarugas, golfinhos e tubarões.

transatlânticos

Até o início do século 19, os navios só zarpavam quando o capitão ordenasse – fosse à espera de ventos melhores, fosse até que se completasse a capacidade de carga. Uma travessia marítima era, portanto, sempre imprevisível. Em 1818, a companhia estadunidense Black Ball Line implantou o primeiro serviço transoceânico regular de passageiros: uma vez por mês, seus paquetes saíam de Nova York ou de Liverpool, não importando o volume de pessoas ou de carga. Da Europa à América levava-se 40 dias; na direção contrária, com os ventos e as correntes favoráveis, 23 dias. Com a chegada dos navios a vapor, esse tempo foi sendo gradativamente reduzido, até alcançar 7 dias de viagem na segunda metade do século 19. Os barcos a vapor não eram apenas mais rápidos, eram também imensos: o SS Great Eastern, maior navio em operação no mundo entre 1858 e 1901, tinha 211 metros de comprimento e capacidade para 4 mil passageiros. Foi o primeiro dos grandes transatlânticos, o início de uma era em que cruzar o oceano era um evento em si. A tal ponto que, durante a primeira metade do século 20, companhias marítimas gastavam fortunas tentando construir navios que fossem os maiores, os mais rápidos e os mais luxuosos de seu tempo. As mais ferozes competidoras eram as britânicas Cunard Line e White Star Line – esta última a proprietária do infeliz Titanic, que naufragou em sua viagem inaugural, em 1912. A era dos transatlânticos entrou em declínio depois da Segunda Guerra, em parte porque alguns deles foram afundados enquanto transportavam tropas ou funcionavam como hospitais flutuantes, mas sobretudo em função do surgimento dos aviões a jato. Nos anos 1960, já todo o tráfego de passageiros pelo Atlântico era feito pelo ar. Grandes embarcações, porém, não pararam de ser construídas: ressurgiram na forma de navios de cruzeiro, agora destinados a trajetos curtos pelo Caribe ou pelo Mediterrâneo. A megalomania também reacendeu: no século 21, novas companhias começaram a competir na construção do maior navio de todos os tempos. Por ora, o recorde pertence ao Symphony of the Seas, de 2018, com 361 metros de comprimento e 228 mil toneladas. Tem a bordo um rinque de patinação no gelo, duas paredes de escalada e um jardim com 20 mil plantas tropicais.

travessias aéreas

Em 1913, o jornal londrino *The Daily Mail* ofereceu um prêmio de 10 mil libras a quem cruzasse o Atlântico pelo ar sem escalas. Por causa da guerra, a façanha veio a ser realizada apenas em 1919, quando Jack Alcock e Arthur Brown, dois oficiais da força aérea britânica, completaram em 16 horas e 27 minutos a viagem do Canadá à Irlanda. Fizeram-no em um biplano (um bombardeiro adaptado), e não sem certas tribulações, como um motor congelado e um rádio enguiçado, mas entraram para a história. Charles Lindbergh faria uma travessia semelhante em 1927, esta entre Nova York e Paris, e sozinho – o que rendeu grande alarde na época. O Brasil também teve seu lugar na história quando, em 1922, os portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral voaram pela primeira vez sobre o Atlântico Sul: partiram de Lisboa e chegaram ao Rio de Janeiro quase três meses depois, devido às numerosas escalas que tiveram que fazer por problemas técnicos. Haviam percorrido, porém, 8.300 quilômetros, um recorde que tardou a ser batido. Voos comerciais cruzando o Atlântico começaram logo depois, inicialmente em dirigíveis: em 1928, o Graf Zeppelin inaugurou as viagens de passageiros com a rota entre Friedrichshafen, na Alemanha, e Nova Jersey, nos Estados Unidos. Levou 112 horas. Houve linhas regulares de zepelins também no Brasil, a ponto de a companhia que os operava construir um hangar no Rio de Janeiro, o único da América do Sul. Os dirigíveis, contudo, ficaram pouco tempo na ativa: após o desastre do Hindenburg, que se incendiou ao tentar pousar em Nova Jersey em 1937, eles acabaram sendo aposentados, abrindo caminho para os primeiros aviões comerciais. Destes, destaca-se o célebre DC-3, que revolucionou a aviação civil nos anos 1940 ao oferecer voos seguros, rápidos e de longo alcance, ainda que fosse necessário fazer algumas paradas para reabastecimento. Aviões a jato como os atuais só voariam pela primeira vez em 1958, quando a British Overseas Airways Corporation (hoje British Airways) e a Pan Am inauguraram, com poucas semanas de diferença, suas rotas transatlânticas. Hoje o Atlântico continua sendo o oceano mais sobrevoado do mundo: são cerca de 1.300 voos comerciais por dia.

travessias marítimas

Os noruegueses Frank Samuelsen e George Harbo foram os primeiros a remar no Atlântico de um continente a outro. Em 6 de junho de 1896, zarparam de Nova York em um bote de madeira de 18 pés e chegaram ao litoral sul da Inglaterra 55 dias depois. Seu recorde de tempo seria quebrado apenas em 2010 – e com quatro homens remando. Já a primeira travessia do Atlântico em barco a vela sem escalas foi obra do estadunidense Robert Manry, em 1965. Ele levou 78 dias para ir da costa de Massachusetts, nos Estados Unidos, à península da Cornualha, na Grã-Bretanha. Seu veleiro, o Tinkerbell, tinha apenas 13,5 pés de comprimento. No mesmo ano, para provar que uma pessoa poderia sobreviver no mar sem provisões, o francês Alain Bombard viajou de Tânger, no Marrocos, a Barbados, em um bote inflável de 4 metros dotado de vela. Sobreviveu 65 dias pescando, alimentando-se de plâncton e bebendo água do mar, e chegou ao Caribe 25 quilos mais magro. Em 1969, o norueguês Thor Heyerdahl, famoso por atravessar o Pacífico em uma jangada polinésia, tentou repetir o feito no Atlântico. Construiu com papiros o Ra, uma réplica dos antigos barcos egípcios, para velejar do Marrocos ao Caribe. Perto da chegada, após 6 mil quilômetros de viagem, o barco se rompeu em uma das tempestades. Heyerdahl fez nova tentativa no ano seguinte com o Ra II, desta vez bem-sucedida: alcançou Barbados após 57 dias no mar. Em 1984, o brasileiro Amyr Klink foi o primeiro a remar o Atlântico Sul de ponta a ponta: a bordo de uma canoa de 6 metros de comprimento, saiu de Lüderitz, na Namíbia, e atracou em Salvador 100 dias depois. Em 1998, o francês Benoît Lecomte nadou os quase 6 mil quilômetros que separam o litoral de Massachusetts, nos Estados Unidos, ao da Bretanha, na França. Sua jornada de 73 dias foi acompanhada por um veleiro onde descansava (Lecomte nadava 8 horas por dia) e que espantava os tubarões, graças à geração de um campo eletromagnético. Já em 2013, o brasileiro Beto Pandiani e o francês Igor Bely tornaram-se os primeiros a velejar o Atlântico Sul em um catamarã sem cabine nem motor. Levaram 37 dias para percorrer quase 8 mil quilômetros.

triângulo das bermudas

A má fama do trecho mais temido do oceano Atlântico não é à toa: são muitos, de fato, os relatos de barcos e aviões desaparecidos e jamais encontrados no triângulo circunscrito entre as ilhas Bermudas, Porto Rico e o litoral da Flórida. O mais célebre foi o sumiço de cinco bombardeiros dos estadunidenses em 1945, com catorze tripulantes a bordo. Depois de relatar falha nas bússolas, perderam contato com a torre de controle e nunca mais foram vistos. Além desse, sabe-se de pelo menos outros cem incidentes. Das teorias surgidas para explicar tal fenômeno, a mais controversa cita a liberação de gás metano presente sob o leito marinho, o que alteraria a densidade da água e dificultaria a flutuação dos navios. Ao chegar à superfície, o gás poderia também causar explosões em contato com a fumaça dos aviões. O Serviço Geológico dos Estados Unidos, contudo, detectou metano em outros lugares do mundo, em águas bem menos perigosas. Os mais céticos atribuem a alta periculosidade da área ao grande número de furacões e tempestades tropicais, que, somadas à força da corrente do Golfo, podem criar ondas que se diz chegarem a 40 metros de altura.

Bathothauma lyromma © Solvin Zankl

ventos

Os alísios já não empurram os navios como no passado, quando foram tão necessários, mas continuam carregando a poeira do Saara até o outro lado do Atlântico – são precisamente 182 milhões de toneladas por ano, segundo a Nasa, ou quase 700 mil caminhões de areia. Cerca de 40 milhões alcançam as ilhas do Caribe e da América Central, onde ajudam a avolumar as praias. Outros 28 milhões viajam 5 mil quilômetros e chegam até a planície amazônica, depositando nutrientes sobre o solo da floresta – em particular o fósforo, que não existe na Amazônia, mas abunda em uma região específica do norte da África, onde existiu um imenso lago interior no passado. Ou seja, o deserto infértil promove a fertilização da maior floresta do planeta. Surpreendentemente, o Saara contribui para a biodiversidade da Amazônia também na forma de chuvas: um dos fatores que favorecem a formação de nuvens sobre a planície é o grande volume de partículas de poeira. O vapor de água precisa delas como suporte para se condensar e despejar o aguaceiro sobre a selva. Os alísios do Atlântico, por sua vez, ajudam a empurrar as nuvens para dentro do continente – até elas esbarrarem na Cordilheira dos Andes, onde são obrigadas a desenhar uma curva para o sul e, então, na forma de rios voadores, irrigar parte do centro-sul do Brasil. A única área do mundo nessas latitudes que não é um deserto.

vikings

Havia dois tipos de embarcações, os drácares e os knarrer. Os primeiros eram maiores e mais rápidos: superavam os 30 metros de proa a popa e, em condições favoráveis, alcançavam até 15 nós. Os segundos tinham a metade do tamanho, mas solidez o bastante para carregar até 20 toneladas de grãos, madeira, marfim de morsa, gente ou o que mais fosse preciso. Os drácares eram navios de guerra, usados pelos vikings nas pilhagens que aterrorizaram os mares Báltico e do Norte na Idade Média. Restringiam-se à costa, ao passo que os knarrer empreendiam longas viagens pelo Atlântico, espalhando mercadorias e colonos para além dos fiordes escandinavos. Foi com eles que, no século 10, os nórdicos chegaram à Islândia, à Groenlândia e, por fim, à América do Norte, onde por volta do ano 1000 Leif Erikson fundou a primeira colônia europeia do outro lado do Atlântico – meio milênio antes de Colombo. Conforme narram suas sagas, o assentamento foi chamado de Vinland e chegou a constar em diversos mapas da época, embora muitos o considerassem uma lenda. Em 1960, o historiador norueguês Helge Ingstad descobriu na vila canadense de L’Anse aux Meadows, na ilha de Terra Nova, inegáveis evidências de presença nórdica: casas de madeira, currais de gado, fogos de chão e ferramentas de pedra, madeira e bronze. Se esse lugar era mesmo Vinland, ainda é motivo de debate – outros quatro sítios de origem supostamente escandinava foram descobertos no litoral do Canadá desde então –, mas tudo leva a crer que sim. A colônia não durou muito, pouco mais de uma década, por conta de conflitos com os inuítes que habitavam a área, mas rendeu ao menos um herdeiro: um menino de nome Snorri, nascido provavelmente em 1004, o primeiro filho de europeus nascido nas Américas.

vinhos

Bordeaux, Madeira, Porto, Xerez: não por acaso, alguns dos vinhos mais prestigiados do mundo são produzidos à beira do Atlântico. A presença do mar não é garantia de um bom tinto, mas, nesses casos – assim como nas regiões vinícolas que se estendem por todo o litoral português –, o Atlântico é um fator crucial para o bom desempenho dos vinhedos. O litoral sudoeste da Europa é uma região diretamente influenciada pela corrente do Golfo, uma massa de água quente originária do Caribe que ajuda a regular as temperaturas locais, livrando as vinhas de invernos gelados e de verões excessivamente secos. O clima ameno também estende o tempo de amadurecimento das uvas, permitindo que ganhem o corpo, o aroma e o sabor dos grandes vinhos. O lado negativo é que o excesso de umidade pode, por vezes, levar ao aparecimento de fungos – o que é péssimo para todos os vinhos, exceto para o Sauternes, vinho licoroso produzido próximo a Bordeaux cujo sabor adocicado vem da contaminação das uvas pelo fungo *Botrytis cinerea*. No mundo vinícola, esse fenômeno ficou conhecido como “podridão nobre”.

Gigantactis vanhoeffeni © Solvin Zankl

SOLVIN ZANKL

Graduado em Biologia Marinha, Solvin Zankl começou a atuar como fotógrafo profissional em 1998. Especializou-se em vida selvagem e já teve trabalhos publicados em várias revistas, incluindo *GEO, National Geographic, Natural History* e *BBC Wildlife*. “A ciência me leva a lugares que seriam difíceis de alcançar por conta própria”, ressalta. A maioria de suas fotos neste livro foi feita a bordo de navios de pesquisa, onde monta um pequeno estúdio com luz, flashes, um microscópio e um aquário fotográfico que projetou para registrar organismos vivos a partir de amostras de plâncton. Às vezes fotografa a vida marinha em mergulhos subaquáticos ou captura imagens com um drone submarino de controle remoto, construído especialmente para sua câmera. “Posso tirar fotos de alta resolução a profundidades de até 200 metros”, destaca Zankl.

Holding a degree in marine biology, Solvin Zankl started working as a professional photographer in 1998. He specialized in wildlife stories and his work has been published in several magazines including *GEO, National Geographic Magazine, Natural History Magazine* and *BBC Wildlife*. “Science brings me to places that would be difficult to reach as an individual traveler,” he notes. Most of his pictures in this book were taken on board research ships, where he sets up his own little studio, with light, flashes, a microscope and a photo aquarium he designed to photograph living organisms from plankton samples. Sometimes he gets a first-hand impression on submersible dives or captures marine life with a remote-controlled underwater drone specially built for his camera. “I can take high-resolution pictures at a depth of up to 200 meters,” stresses Zankl.

XAVIER BARTABURU

Xavier Bartaburu é jornalista e escritor. Há mais de duas décadas registra a diversidade cultural e ambiental do Brasil e do mundo sob uma perspectiva histórica e contemporânea. Foi editor na revista *Terra* e escreveu cerca de 20 livros, entre eles *Sacracidade: expressões da fé na metrópole* (Origem, 2017), *Paisagens Gastronômicas* (Same Same, 2019), *Tietê: o rio e as margens* (Origem, 2016), *Mais Médicos* (Terra Brasil, 2015), *Viagem à Bahia de Jorge Amado* (Abril, 2012) e dois relatos de expedições de Beto Pandiani: *Entretrópicos* e *Travessia do Pacífico* (Terra Virgem, 2009, 2010).

Xavier Bartaburu is a journalist and a writer. For more than two decades, he has been documenting the world’s social and environmental heritage from a historical and contemporary perspective. He was an editor at *Terra* magazine and wrote around 20 books, among them *Sacracidade: expressões da fé na metrópole* (Origem, 2017), *Paisagens Gastronômicas* (Same Same, 2019), *Tietê: o rio e as margens* (Origem, 2016), *Mais Médicos* (Terra Brasil, 2015), *Viagem à Bahia de Jorge Amado* (Abril, 2012) and two accounts of Beto Pandiani’s expeditions: *Entretrópicos* and *Travessia do Pacífico* (Terra Virgem, 2009, 2010).

EDITOR / PUBLISHER
ROBERTO LINSKER
FOTOGRAFIA / PHOTOGRAPHY
Ⓑ BETO PANDIANI, Ⓘ IGOR BELY, Ⓜ MARISTELA COLUCCI, SOLVIN ZANKL
TEXTO / TEXT
XAVIER BARTABURU, BETO PANDIANI, ROBERTO LINSKER/TERRA VIRGEM EDIÇÕES
EDIÇÃO DE IMAGENS / IMAGE EDITING
ROBERTO LINSKER
DESIGN E EDITORAÇÃO / DESIGN AND DESKTOP PUBLISHING
CIRO GIRARD
REVISÃO EM PORTUGUÊS / PROOFREADING
LAURA MOREIRA
TRADUÇÃO PARA INGLÊS / ENGLISH TRANSLATION
ANTHONY CLEAVER
COORDENAÇÃO EDITORIAL / EDITORIAL COORDINATION
JÔ BERTOLLI
PRODUÇÃO GRÁFICA / GRAPHIC PRODUCTION
ROBERTO LINSKER/CANDELA SERVIÇOS DE FOTOGRAFIA
TRATAMENTO DE IMAGEM / IMAGE PROCESSING
MR ESTÚDIO DIGITAL
IMPRESSÃO E ACABAMENTO / PRINTING AND FINISHING
1010 PRINTING

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sueli Costa CRB-8/5213

Pandiani, Beto
Atlântico, travessias / [texto e fotografias] Beto Pandiani, Xavier Bartaburu ; fotografias Igor Bely, Maristela Colucci, Solvin Zankl; tradução Anthony Cleaver. – São Paulo : Terra Virgem Edições, 2020.
72 p. ; fotogr.

ISBN 978-85-85981-90-7

1. Viagens 2. Fotografias 3. Viagens marítimas I. Bartaburu, Xavier II. Bely, Igor III. Colucci, Maristela IV. Zankl, Solvin V. Cleaver, Anthony VI. Título
CDD-910.4

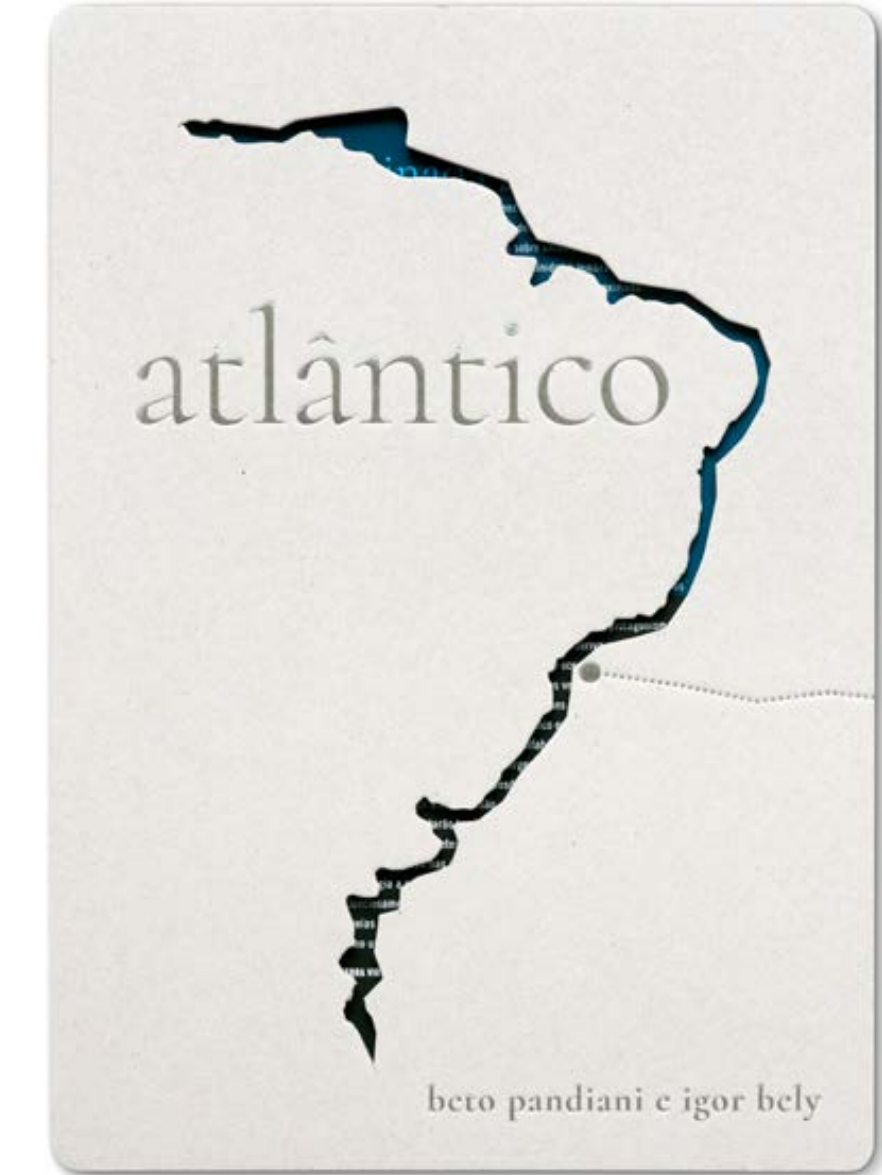
Índice para catálogo sistemático:
1. Viagens 910.4

atlântico, travessias © 2020 Terra Virgem Edições
Fotografias © Beto Pandiani, © Igor Bely, © Maristela Colucci, © Solvin Zankl
Textos © Beto Pandiani, © Xavier Bartaburu, © Roberto Linsker/Terra Virgem Edições

Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução, sem a autorização, por escrito, da editora.
All rights reserved. No part of this book may be reproduced in any form, without permission in writing from the publisher.

contato@betopandiani.com.br
betopandiani.com.br
igorbely.com
solvinzankl.com

Terra Virgem Edições
Rua Galeno de Almeida, 179
05410-030 São Paulo SP Brasil
+55 11 3081.9932
terravirgem@terravirgem.com.br
terravirgem.com.br


atlântico
beto pandiani e igor bely