



ALFRED LANSING

—

# A INCRÍVEL VIAGEM DE SHACKLETON

A MAIS EXTRAORDINÁRIA AVENTURA  
DE TODOS OS TEMPOS

“Quando me perguntam meu livro preferido,  
nunca respondo um livro de negócios,  
mas uma história inacreditável de superação.”

— GUILHERME BENCHIMOL,  
fundador da XP

# PARTE I

# I

A ordem de abandonar o navio foi dada às cinco da tarde. Para a maioria dos homens, porém, a ordem era desnecessária, porque àquela altura todos sabiam que o navio estava condenado e que já era hora de desistir de tentar salvá-lo. Não houve nenhuma demonstração de medo nem de apreensão. Lutaram incessantemente por três dias e haviam sido batidos. Aceitaram sua derrota quase apáticos. Estavam simplesmente cansados demais para se incomodar.

Frank Wild, subcomandante da expedição, avançou pelo convés inclinado até os alojamentos da tripulação. Lá, dois marinheiros, Walter How e William Bakewell, estavam deitados nas camas inferiores dos beliches. Os dois estavam esgotados depois de passar cerca de três dias nas bombas; ainda assim, não conseguiam dormir, por causa dos sons que o navio fazia.

Ele estava sendo esmagado. Não instantaneamente, mas devagar, aos poucos. A pressão de dez milhões de toneladas de gelo vinha apertando seus costados, e, moribundo, o navio gritava de agonia. Seu cavernoso e seu tabuado, suas vigas imensas, muitas delas com quase 30 centímetros de espessura, urravam à medida que aumentava a pressão mortífera. E, quando não aguentavam mais o esforço, partiam-se com um estrondo de peças de artilharia.

A maioria das vigas transversais do castelo de proa já fora destruída no início do dia. O convés ficara numa posição inclinada e mudava lentamente de posição, subindo e descendo, à medida que a pressão aumentava ou diminuía.

Wild enfiou a cabeça no alojamento da tripulação e disse em voz baixa:

– Está acabado, rapazes. Acho que está na hora de desembarcar.

How e Bakewell se levantaram de suas camas, pegaram as duas fronhas em que haviam guardado alguns pertences pessoais e saíram para o convés acompanhando Wild.

Depois, Wild desceu até a pequena sala de máquinas. Kerr, o segundo-maquinista, estava de pé junto à escada, esperando. Com ele, Rickenson, o maquinista-chefe. Estavam lá havia quase 72 horas, mantendo as caldeiras acesas a fim de produzir vapor para operar as bombas da casa das máquinas. Durante aquele tempo, embora não tivessem condições de ver com os próprios olhos o gelo em movimento, de qualquer forma percebiam o que o gelo estava fazendo com o navio. Periodicamente, os lados do casco – embora tivessem 60 centímetros de espessura em quase toda a extensão – sofriam um abaulamento de até 15 centímetros para dentro por efeito da pressão. Ao mesmo tempo, as placas de aço do piso se entrechocavam, rangendo, enquanto suas bordas faziam força umas contra as outras, subindo juntas, e de repente soltavam-se com um forte estalo metálico, ficando encavaladas.

Wild não perdeu muito tempo.

– Podem deixar o fogo apagar – disse. – Está acabado.

Kerr fez um ar de alívio.

Wild dirigiu-se à popa, para o compartimento do eixo da hélice. Lá, McNeish, o velho carpinteiro de bordo, e McLeod, um marinheiro, estavam ocupados calafetando, com pedaços de cobertor, uma câmara estanque que McNeish construiria na véspera. Fora improvisada numa tentativa de conter o fluxo de água que entrava no navio pelos pontos onde o leme e o cadaste da popa haviam sido arrancados pelo gelo. Mas a água já tinha quase chegado à altura das placas de metal do piso, vinha subindo mais depressa do que a câmara estanque conseguia contê-la e mais depressa do que as bombas conseguiam esgotá-la. Sempre que a pressão cedia por um instante, ouvia-se o som da água correndo e enchendo o porão.

Wild fez um sinal para os dois homens, dizendo-lhes que desistissem. Depois subiu a escada de volta para o convés principal.

Clark, Hussey, James e Wordie estavam nas bombas, mas haviam abandonado a tarefa por conta própria, percebendo a inutilidade do que faziam. Estavam sentados em caixas de mantimentos no convés e se apoiam na amurada. O rosto deles denunciava o cansaço extremo depois de três dias de trabalho incessante nas bombas.

Mais à frente, os condutores das juntas de cães de trenó haviam prendido um grande pedaço de lona à amurada de bombordo, formando uma espécie de escorregador que descia até o gelo. Tiraram os 49 huskies do

canil e fizeram cada um deles deslizar pela lona; outros homens os esperavam embaixo. Geralmente, uma atividade desse tipo teria deixado os cães enlouquecidos de nervosismo e excitação, mas de alguma forma eles pareceram perceber que alguma coisa extraordinária estava acontecendo. Não houve uma briga sequer entre toda a matilha e nenhum deles tentou fugir.

Era, talvez, a atitude dos homens. Trabalhavam com uma urgência deliberada, mal falando entre si. No entanto, não havia qualquer manifestação de alarme. Na verdade, além do movimento do gelo e dos sons produzidos pelo navio, a cena era de relativa calma. A temperatura era de 22,5 graus abaixo de zero e soprava um vento leve do sul. No alto, o céu crepuscular estava sem nuvens.

Mas em algum lugar do sul, bem distante, ventos muito fortes sopravam em direção a eles. Embora provavelmente só fossem atingir a posição em que se encontravam dentro de uns dois dias, sua aproximação era denunciada pelo movimento do gelo, que se estendia até onde a vista alcançava e por mais centenas de quilômetros além do horizonte. O banco de gelo era tão imenso e tão compacto que, embora os ventos ainda estivessem muito distantes, a pressão que exerciam de longe já provocava fortes entrechoques das banquisas.

Toda a superfície do gelo era um caos de movimento. Parecia um imenso quebra-cabeça cujas peças se estendiam até o infinito e eram embaralhadas e trituradas por alguma força invisível, mas irresistível. A impressão causada por esse poder titânico era aumentada pelo caráter lento, mas deliberado, de todo o movimento. Sempre que duas banquisas mais espessas se entrechocavam, suas margens colidiam e se entremoíam por algum tempo. Depois, quando nenhuma das duas dava sinal de ceder caminho, elas se erguiam, lentamente, e muitas vezes estremecendo, impelidas pelo poder implacável que se exercia sobre elas. Às vezes paravam abruptamente, e parecia que a força invisível que afetava o gelo perdera misteriosamente o interesse por seu destino. Na maioria dos casos, porém, as duas banquisas – muitas vezes com três metros ou até mais de espessura – continuavam a se erguer, uma apoiada na outra, formando uma espécie de telhado, até que uma delas se partia e desmoronava, criando uma crista de pressão.

E havia os sons do banco de gelo em movimento – os ruídos básicos, os grunhidos e os lamentos das banquisas, e mais um estrondo surdo

ocasional cada vez que um bloco mais pesado desabava. Mas, além disso, o vasto campo de gelo sob o efeito da pressão parecia ter um repertório quase ilimitado de outros sons, muitos dos quais, estranhamente, pareciam não ter qualquer relação com os sons produzidos pelo gelo ao ser pressionado. Às vezes ouvia-se um som que lembrava um trem gigantesco que, com os eixos rangendo, estivesse sendo manobrado e trocado de linha com muitos solavancos e entrechoques de peças móveis de metal. Ao mesmo tempo escutava-se o som do apito de um navio imenso, misturado ao canto de galos, ao rumor distante de ondas arrebentando, à pulsação abafada de um motor muito distante e aos gemidos inconsoláveis e chorosos de uma velha. Nos raros períodos de calma, quando o movimento do campo de gelo cessava por algum tempo, o ar era tomado pelo rufar abafado de tambores.

Nesse universo de gelo, o movimento era maior e a pressão mais intensa justamente nas banquisas que estavam atacando o navio, cuja posição não poderia ser pior. Uma banquisa estava solidamente aferrada em sua proa, a estibordo, e outra o prendia do mesmo lado, pela popa. Uma terceira banquisa, do outro lado, atravessara totalmente seu costado de bombordo. Desse modo, o gelo estava tentando partir o navio ao meio, diretamente a meia-nau. Em muitas ocasiões, o navio se inclinava para estibordo em toda a sua extensão.

Avante, onde se concentravam os piores estragos, o gelo estava inundando o navio. Formava pilhas cada vez mais altas dos dois lados da proa à medida que o navio repelia o ataque de cada nova onda, até que, pouco a pouco, chegou até as amuradas e depois irrompeu no convés, que partiu com a sua força, sobrecarregando o navio com um peso esmagador que fez sua proa afundar ainda mais. Subjugado dessa maneira, o navio estava mais do que nunca à mercê das banquisas, que exerciam forte pressão contra os seus flancos.

O navio reagia a cada nova onda de pressão de maneira diferente. Às vezes se limitava a estremecer ligeiramente, como um ser humano que respondesse a uma pontada isolada de dor. Em outras ocasiões, porém, retorcia-se numa série de repelões convulsivos, acompanhados de gritos de agonia. Nesses momentos, seus três mastros cortavam o ar violentemente de um lado para o outro, enquanto o cordame ficava tão esticado quanto o

encordoamento de uma harpa. No entanto, o que mais deixava os homens angustiados eram os momentos em que o navio lhes lembrava uma imensa criatura que estivesse sendo sufocada, esforçando-se por respirar, os flancos arquejando sob o efeito da pressão que a estrangulava.

Mais que qualquer outra impressão isolada nessas horas finais, o que chocou a todos, deixando-os quase horrorizados, foi a maneira como o navio se comportava, lembrando um animal gigantesco nos estertores da morte.

Em torno de sete da noite, todos os equipamentos essenciais já haviam sido transferidos para uma espécie de acampamento que fora instalado numa banquisa sólida a certa distância a estibordo. Os barcos salva-vidas haviam sido baixados na noite anterior. Enquanto descia pelos costados do navio para o gelo, a maioria dos homens sentia um imenso alívio por se afastar do navio condenado e poucos deles, ou mesmo nenhum, teriam voltado a bordo por sua própria vontade.

No entanto, algumas almas infelizes foram mandadas de volta ao navio a fim de recuperar artigos diversos. Um deles foi Alexander Macklin, um jovem médico robusto, que era também um dos condutores das juntas de cães. Acabara de acorrentar seus cães no acampamento quando recebeu a ordem de ir com Wild buscar algumas tábuas no porão de vante do navio.

Os dois homens puseram-se a caminho e tinham acabado de chegar junto do navio quando um grande grito se elevou do acampamento. A banquisa em que as tendas haviam sido armadas também estava rachando. Wild e Macklin correram de volta. As juntas de cães foram presas aos arreios, e as barracas, os depósitos e todos os equipamentos foram transferidos às pressas para outra banquisa, 100 metros mais afastada do navio.

Quando a mudança acabou, o navio parecia estar a ponto de afundar, de modo que os dois homens se apressaram em subir a bordo. Subiram abrindo caminho por entre os blocos de gelo que se empilhavam tomando o castelo da proa, depois abriram uma escotilha que dava para a caverna de vante. A escada fora arrancada de seu suporte e caíra de lado. Para descer, tiveram que baixar sustentando-se nas mãos e depois deixando-se cair em meio à escuridão.

O barulho no interior do navio era indescritível. O compartimento meio vazio funcionava como uma gigantesca câmara de ressonância, amplificando cada estalido de tábuas e o som de cada viga que se partia. Estavam

apenas a poucos metros de distância dos costados do navio e podiam ouvir os golpes que o gelo assustava contra o lado externo do casco, tentando abrir caminho à força.

Esperaram um pouco até seus olhos se acostumarem com a escuridão, e o que viram então foi assustador. As vigas verticais estavam inclinadas, a ponto de tombar, e parecia que as travessas do convés acima da cabeça deles iam ceder a qualquer momento. A impressão era de que um torno gigantesco aprisionara o navio e o apertava aos poucos, até que ele não resistisse mais à pressão.

As tábuas que tinham ido buscar estavam armazenadas nos recessos mais escuros das cavernas laterais da proa do navio. Para chegar até lá, precisavam se arrastar através de uma antepara transversal do navio, e podiam ver que a própria antepara estava abaulada, como se pudesse partir-se a qualquer momento, o que faria todo o castelo da proa desabar em cima deles.

Macklin hesitou um momento, e Wild, percebendo o medo do companheiro, gritou-lhe por cima do barulho do navio que ficasse onde estava. Então Wild mergulhou pela abertura e alguns minutos depois começou a passar as tábuas para Macklin.

Os dois homens trabalhavam com uma pressa febril, mas ainda assim a tarefa parecia interminável. Macklin estava convencido de que nunca conseguiram retirar a última tábuas a tempo. Mas finalmente a cabeça de Wild reapareceu na abertura. içaram as tábuas para o convés, saíram e ficaram parados por muito tempo, sem dizer nada, saboreando o precioso sentimento de segurança. Mais tarde, na privacidade de seu diário, Macklin confessaria: “Acho que nunca tive uma sensação tão horrível de medo quanto a que senti no porão daquele navio destruído.”

Uma hora depois que o último homem deixara o navio, o gelo partiu seus costados. Pontas agudas de gelo foram as primeiras a atravessá-los, deixando abertas feridas por onde entraram blocos inteiros de gelo e grandes fragmentos de banquisas. Da meia-nau para a frente, tudo estava submerso. Todo o lado de estibordo da superestrutura fora esmagado pelo gelo com tamanha força que alguns latões de gasolina vazios empilhados no convés foram atirados através da parede da superestrutura, chegando até

quase o outro lado, carregando com eles um grande quadro emoldurado que antes ficava pendurado na parede. De alguma forma, o vidro que o protegia não se quebrou.

Mais tarde, depois que tudo foi arrumado no acampamento, alguns homens voltaram para contemplar os restos do que havia sido seu navio. Mas não muitos. A maioria ficou encolhida em suas barracas, com extremo frio e cansaço, por enquanto totalmente indiferentes ao destino que os aguardava.

O sentimento geral de alívio por terem saído do navio só não era compartilhado por um homem – pelo menos não no sentido mais amplo. Era um indivíduo forte, com rosto e nariz largos, que falava com vestígios de sotaque irlandês. Durante as horas necessárias para abandonarem o navio, permanecera mais ou menos à parte enquanto os homens, os cães e os equipamentos eram desembarcados.

Seu nome era Sir Ernest Shackleton, e os 27 homens cujo desembarque tão inglório de seu navio condenado acompanhara eram os membros da Expedição Imperial Transantártica que ele mesmo organizara.

A data era 27 de outubro de 1915. O nome do navio era *Endurance* (Resistência). A posição em que se encontrava era 69°5' Sul, 51°30' Oeste – bem no centro da vastidão gelada do traiçoeiro mar de Weddell, na Antártida, a meio caminho entre o polo sul e o posto avançado mais próximo que se conhecia da humanidade, a cerca de 1.900 quilômetros de distância.

Poucas pessoas já suportaram a responsabilidade que Shackleton tinha naquele momento. Embora certamente tivesse consciência de que sua situação era desesperadora, não poderia ter imaginado, àquela altura, as provações físicas e emocionais que seus homens teriam que suportar nos meses seguintes, os rigores que precisariam aguentar, os sofrimentos a que seriam submetidos.

Para todos os efeitos, estavam isolados em meio ao gelo que cobria o oceano Antártico. Fazia quase um ano que haviam tido o último contato com a civilização. Ninguém no mundo exterior sabia que estavam em dificuldades, muito menos onde se encontravam. Eles não tinham um transmissor de rádio com o qual pudessem pedir socorro a possíveis salvadores, e de qualquer modo era altamente improvável que um grupo de resgate fosse capaz de chegar até o local onde estavam, mesmo que tivessem condições de transmitir um SOS. O ano era 1915 e não havia helicópteros,

veículos a motor capazes de se deslocar sobre o gelo e a neve ou aviões que conseguissem voar naquelas condições.

Assim, a situação daquele grupo de homens era tão simples quanto aterrorizante: se pretendiam de algum modo sair dali, teria que ser por conta própria.

Shackleton avaliava que a plataforma de gelo permanente ao largo da península de Palmer – a extensão de terra firme mais próxima que se conhecia – ficava cerca de 290 quilômetros a oeste-sudoeste da posição em que se encontravam. Mas a terra firme propriamente dita ficava a quase 340 quilômetros de distância, não era habitada nem por homens nem por animais e não oferecia nenhum tipo de condições de ajuda ou de resgate.

O lugar mais próximo conhecido onde poderiam pelo menos encontrar alimento e abrigo era a pequena ilha Paulet, com menos de dois quilômetros e meio de diâmetro, a mais de 550 quilômetros de distância, ao final de uma travessia no rumo noroeste através do instável banco de gelo. Em 1903, 12 anos antes, a tripulação de um navio sueco passara lá o inverno depois que seu navio, o *Antarctic*, fora destruído pelo gelo do mar de Weddell. O navio que finalmente resgatara a tripulação deixara todos os seus suprimentos na ilha Paulet para que pudessem ser usados por outros naufragos que viessem a precisar deles. Ironicamente, fora o próprio Shackleton o encarregado naquela ocasião de adquirir aqueles suprimentos – e agora, 12 anos depois, era ele quem deles necessitava.

## 2

Ao mesmo tempo que assinalava o início da maior de todas as aventuras antárticas, a ordem de abandonar o navio dada por Shackleton também selava o destino de uma das mais ambiciosas expedições antárticas. A meta da Expedição Imperial Transantártica, como seu nome dava a entender, era cruzar o continente antártico, por terra, de oeste para leste.

A prova da dificuldade desse intento é o fato de que, depois do fracasso de Shackleton, a travessia do continente só voltou a ser tentada 43 anos

depois – em 1957-58, quando o dr. Vivian E. Fuchs comandou a Expedição Internacional Transantártica, um empreendimento independente levado a cabo durante o Ano Internacional Geofísico. E até mesmo Fuchs – embora seu grupo estivesse equipado com veículos aquecidos sobre lagartas e rádios poderosos e fosse apoiado por aviões de reconhecimento e trenós puxados por cães – foi insistentemente instado a desistir. Só depois de uma viagem tortuosa, que durou quase quatro meses, Fuchs efetivamente conseguiu realizar o que Shackleton se propusera a fazer em 1911.

Aquela era a terceira expedição de Shackleton à Antártida. Da primeira vez, em 1901, participara da Expedição Nacional Antártica chefiada por Robert F. Scott, o famoso explorador inglês que chegou até a latitude 82°15' Sul, a 1.198 quilômetros do polo – a penetração mais profunda no continente registrada até aquela data.

Depois, em 1907, Shackleton chefiou a primeira expedição que efetivamente declarou ter como objetivo atingir o polo. Com mais três companheiros, Shackleton chegou a 156 quilômetros de seu destino, mas se viu obrigado a voltar devido à escassez de alimentos. A viagem de volta foi uma corrida desesperada contra a morte. Mas o grupo finalmente conseguiu, e Shackleton voltou à Inglaterra transformado em herói do Império. Era tratado como uma celebridade em todos os lugares aonde ia, recebeu do rei o título de cavaleiro e foi condecorado por todos os países mais importantes do mundo.

Escreveu um livro e realizou um circuito de conferências que percorreu todas as Ilhas Britânicas, os Estados Unidos, o Canadá e boa parte da Europa. Antes mesmo de acabar essa viagem, porém, seus pensamentos novamente voltaram-se para a Antártida.

Chegara a apenas 156 quilômetros do polo e sabia melhor que ninguém que era apenas uma questão de tempo até que alguma expedição atingisse o objetivo que não conseguira alcançar. Já em março de 1911, escreveu para sua mulher, Emily, de Berlim, onde estava cumprindo sua turnê de conferencista: “Acho que outra expedição, a menos que atravesse o continente, não será grande coisa.”

Enquanto isso, uma expedição americana comandada por Robert E. Peary chegara ao polo norte em 1909. Depois, Scott, em sua segunda expedição, em final de 1911 e início de 1912, travou uma corrida rumo ao

polo sul com o norueguês Roald Amundsen – e perdeu por pouco mais de um mês. Era decepcionante fracassar. Mas, no final, tudo poderia ter sido apenas uma questão de falta de sorte na disputa – se Scott e seus três companheiros não tivessem morrido enquanto lutavam, enfraquecidos pelo escorbuto, para retornar à sua base.

Quando a notícia do feito de Scott e das circunstâncias trágicas de sua morte chegaram à Inglaterra, toda a nação ficou triste. À sensação de perda acrescentava-se a decepção pelo fato de os ingleses, cujas façanhas como exploradores não tinham paralelo entre as demais nações da Terra, terem sido obrigados a satisfazer-se com um humilhante segundo lugar, atrás da Noruega.

Ao longo de todo esse tempo, os planos de Shackleton com vistas à montagem de uma expedição transantártica vinham se desenvolvendo rapidamente. Num dos primeiros prospectos escritos com a finalidade de angariar fundos para o empreendimento, Shackleton frisava enfaticamente essa questão de prestígio, transformando-a no principal argumento favorável à sua expedição. Escreveu:

Do ponto de vista sentimental, é a última grande expedição polar que ainda resta por fazer. Percorrerá um trajeto maior que o de uma viagem de ida e volta ao polo, e acredito que cabe à nação britânica realizá-la, já que fomos superados na conquista do polo norte e superados na primeira conquista do polo sul. Agora, resta a maior e a mais notável de todas as expedições – a travessia do continente.

O plano de Shackleton era levar um navio até o mar de Weddell e desembarcar uma expedição em trenós composta de seis homens e 70 cães perto da baía de Vahsel, a cerca de 78° Sul, 36° Oeste. Mais ou menos ao mesmo tempo, um segundo navio chegaria ao estreito de McMurdo, no mar de Ross, num ponto quase oposto à base do mar de Weddell, do outro lado do continente. O grupo do mar de Ross deixaria uma série de reabastecimento de mantimentos entre sua base e um ponto relativamente próximo ao polo. Enquanto isso, o grupo do mar de Weddell partiria em seus trenós rumo ao polo, utilizando os víveres que eles próprios transportariam. Do polo, seguiriam para as proximidades da grande geleira Beardmore, onde

se reabasteceriam no depósito mais ao sul deixado pelo grupo do mar de Ross. Outros depósitos de mantimentos ao longo do caminho os deixariam abastecidos até chegarem à base do estreito de McMurdo.

Esse era o plano no papel, e era típico de Shackleton – objetivo, ousado e simples. Ele não tinha a menor dúvida de que a expedição chegaria à sua meta.

Em alguns círculos, o empreendimento sofreu críticas por ser excessivamente “audacioso”. E talvez fosse. No entanto, se não fosse audacioso, não teria agradado a Shackleton. Ele era, antes de mais nada, um explorador nos moldes clássicos – com uma autoconfiança absoluta, romântico e um tanto fanfarrão.

Tinha 40 anos, altura mediana e um pescoço grosso, com ombros largos e fortes um pouco curvados, e cabelos castanho-escuros repartidos ao meio. Sua boca era larga, sensual mas expressiva, e tanto podia se curvar em sorrisos quanto, com a mesma facilidade, estreitar-se de contrariedade até ficar reduzida a uma linha delgada e imóvel. Seu maxilar parecia feito de ferro. Seus olhos cinza-azulados, assim como a boca, tanto podiam se iluminar de alegria quanto ficar ameaçadoramente sombrios, fixados num olhar metálico e assustador. Seu rosto era agradável, embora muitas vezes tivesse uma expressão taciturna – como se seus pensamentos estivessem em outra parte –, o que lhe dava às vezes uma espécie de ar sombrio. Tinha mãos pequenas, mas fortes e confiantes. Falava baixo e um tanto devagar, com uma voz que se aproximava do timbre de barítono, com um traço de sotaque que se devia ao fato de ter nascido no Condado de Kildare, na Irlanda do Sul.

No entanto, fosse qual fosse sua disposição do momento – alegre e bem-disposta ou enfurecida –, Shackleton tinha uma característica dominante: era um homem persistente.

Os cínicos podem afirmar, com alguma razão, que o objetivo fundamental de Shackleton ao empreender sua expedição era simplesmente cobrir de glória o nome de Ernest Shackleton – e receber as recompensas financeiras que certamente caberiam ao chefe de uma expedição de tamanho alcance e que terminasse coroada de sucesso. Sem dúvida, essas motivações ocupavam um espaço considerável no espírito de Shackleton, um homem extremamente preocupado com a posição social e conscienc-

te do papel que o dinheiro podia desempenhar. Na verdade, o sonho predominante (e irrealista) de sua vida – pelo menos superficialmente – era atingir uma situação de bem-estar econômico que pudesse durar até o fim dos seus dias. Gostava de se imaginar como um aristocrata do campo, alheio ao mundo da faina diária, com o lazer e a riqueza que lhe permitissem fazer o que quisesse.

Shackleton vinha de uma família de classe média; era filho de um médico moderadamente bem-sucedido. Entrara para a Marinha Mercante britânica aos 16 anos, e, embora tivesse sido regularmente promovido, sua personalidade exuberante achava esse tipo de avanço gradual cada vez menos atraente.

Ocorreram então dois fatos importantes: a participação na expedição de Scott em 1901 e seu casamento com a filha de um rico advogado. O primeiro lhe apresentou a Antártida – que lhe cativou instantaneamente a imaginação. O segundo aumentou seu desejo de ficar rico. Sentia-se no dever de sustentar a mulher da maneira como ela fora acostumada. A Antártida e a segurança financeira acabaram por se tornar mais ou menos sinônimas no pensamento de Shackleton. Ele achava que o sucesso nesse campo – algum maravilhoso rasgo de ousadia, um feito que pudesse conquistar a fantasia de todo mundo – iria abrir-lhe as portas da fama e da riqueza.

Entre uma expedição e outra, ele também insistia em tentar um golpe de mestre financeiro. Estava permanentemente fascinado com novas ideias, sempre acreditando que cada uma delas lhe traria a fortuna em pouco tempo. Seria impossível relacionar aqui todos os seus planos, mas entre eles havia o de tornar-se fabricante de cigarros (um plano infalível – e endossado por ele), a criação de uma frota de táxis, minas na Bulgária, uma fábrica de subprodutos da baleia e até mesmo a procura de tesouros enterrados. A maior parte de suas ideias nunca passava do estágio das conversas iniciais, e as que eram levadas adiante geralmente fracassavam.

A obstinação de Shackleton em não sucumbir às exigências da vida cotidiana, combinada à sua infinita capacidade de ficar entusiasmado com empreendimentos irrealistas, fazia com que fosse possível acusá-lo de ser um homem basicamente imaturo e irresponsável. E é muito possível que efetivamente fosse, de acordo com os padrões convencionais. Mas os grandes líderes dos registros históricos – os Napoleões, os Nelsons, os

Alexandres – também se ajustariam com muita dificuldade a um molde convencional e talvez seja uma injustiça julgá-los em termos ordinários. Não se pode duvidar que Shackleton foi, a seu modo, um extraordinário condutor de homens.

Da mesma forma, a Antártida não representava para Shackleton apenas um meio que desencavara para conseguir chegar a seus fins financeiros. Num sentido muito real, ele precisava da Antártida – alguma coisa tão imensa, tão difícil, que fornecesse uma pedra de toque para seu ego monstruoso e para seu vigor inesgotável. Em situações comuns, a tremenda capacidade que Shackleton tinha de ousar não achava praticamente nada que suscitasse seu ímpeto; ele era um imenso cavalo de tiro percheron atrelado a um carrinho de brinquedo. Já a Antártida era um lugar onde havia um desafio que exigia cada átomo de sua força.

Assim, embora Shackleton se mostrasse inegavelmente deslocado, até mesmo inepto, em muitas situações cotidianas, ele tinha um talento – pode-se dizer mesmo uma genialidade – revelado por apenas alguns homens ao longo da história – a genuína liderança. Ele era, como disse um de seus homens, “o maior líder que já surgiu na terra de Deus, acima de qualquer outro”. Apesar de todos os seus pontos cegos e de todas as suas inadequações, Shackleton mereceu esta homenagem:

Para a liderança científica, o melhor é Scott; para viajar depressa e com eficiência, Amundsen; mas quando você está numa situação perdida, quando parece que não há mais saída, ponha-se de joelhos e peça a Deus que seu chefe seja Shackleton.

Foi esse o homem que cultivou a ideia de atravessar o continente antártico – a pé.

Os itens de equipamento mais importantes de que a expedição necessitava eram os navios que transportariam os dois grupos até a Antártida. De Sir Douglas Mawson, o famoso explorador australiano, Shackleton comprou o *Aurora*, um navio robusto do tipo que costumava ser usado na época para a caça às focas. O *Aurora* já participara de duas expedições antárticas e

transportaria o grupo do mar de Ross, sob o comando do tenente Aeneas Mackintosh, que servira a bordo do *Nimrod* na expedição organizada por Shackleton em 1907-09.

O próprio Shackleton comandaria o grupo que realizaria a travessia transcontinental, partindo do lado do mar de Weddell. A fim de obter um navio seguro, Shackleton negociou com Lars Christensen, o magnata norueguês da caça à baleia, a compra de um navio que Christensen mandara construir para transportar expedições de caça aos ursos-polares no Ártico. Àquela altura, esse tipo de expedição era cada vez mais popular entre gente rica.

Christensen tinha um sócio nesse empreendimento, M. le Baron de Gerlache, um belga que comandara uma expedição à Antártida em 1897 e que portanto estava em condições de contribuir com muitas ideias valiosas para a construção do navio. Durante a construção do barco, porém, De Gerlache viu-se às voltas com dificuldades financeiras e foi forçado a retirar-se do negócio.

Assim, tendo perdido seu sócio, Christensen ficou satisfeito quando Shackleton veio propor-lhe a compra. O preço final a que chegaram, equivalente a 67 mil dólares, era menos do que Christensen pagara pela construção do navio, mas ele se mostrou disposto a arcar com a perda como um modo de contribuir com os planos de um explorador do porte de Shackleton.

O navio fora batizado de *Polaris*. Depois da compra, Shackleton mudou seu nome para *Endurance* (Resistência), mais de acordo com a divisa de sua família, *Fortitudine vincimus* (Vencemos pela resistência).

Como ocorria no caso da organização de todas as expedições particulares desse tipo, a dor de cabeça básica de Shackleton era o financiamento da Expedição Imperial Transantártica. Passou quase dois anos inteiros reunindo apoio financeiro. Precisava conseguir as bênçãos do governo e de várias sociedades científicas para justificar a expedição como um empreendimento sério. E Shackleton, cujo interesse pela ciência não poderia ser de modo algum comparado ao seu amor pela exploração, viu-se na contingência de se superar para encenar seu apego a esse aspecto do empreendimento. De certo modo, era hipocrisia. Ainda assim, reuniu um grupo competente de pesquisadores para fazer parte da expedição.

No entanto, a despeito de seu encanto pessoal e de seu poder de per-

suasão, que eram consideráveis, Shackleton enfrentou seguidas decepções com promessas de concessão de ajuda financeira que não chegavam a se concretizar. Finalmente, obteve cerca de 120 mil dólares com Sir James Caird, um rico industrial escocês de juta. E o governo concedeu-lhe uma soma equivalente a cerca de 50 mil dólares, enquanto a Royal Geographical Society contribuía com uma verba de 5 mil dólares para assinalar sua aprovação geral, embora não completa, à expedição. Doações menores foram conseguidas junto a Dudley Docker e à Sra. Janet Stancomb-Wills, e recebeu ainda literalmente centenas de outras contribuições menores, feitas por pessoas de todo o mundo.

Como era costumeiro, Shackleton também hipotecou a expedição, em certo sentido, vendendo antecipadamente os direitos sobre quaisquer bens comerciais que a expedição porventura viesse a produzir. Prometeu escrever mais tarde um livro sobre a viagem. Vendeu os direitos sobre os filmes e as fotografias que seriam feitos, e concordou em fazer uma longa turnê de conferências ao voltar. Todos esses acertos se baseavam numa suposição básica – a premissa de que Shackleton sobreviveria.

Em contraste com as dificuldades encontradas para obter apoio financeiro suficiente, reunir voluntários para participar da expedição foi extremamente simples. Quando Shackleton anunciou seus planos, foi soterrado por mais de cinco mil propostas de pessoas (inclusive três moças) pedindo para ir com ele.

Quase sem exceção, esses voluntários eram motivados apenas pelo espírito de aventura, uma vez que os salários oferecidos pelos serviços prestados eram pouco mais que simbólicos. Iam de cerca de 240 dólares por ano para um marinheiro qualificado a cerca de 750 dólares por ano para os cientistas mais experientes. E até mesmo isso, em muitos casos, só seria pago no final da expedição. Shackleton achava que o privilégio de participar da expedição era por si só uma compensação mais do que suficiente, especialmente para os cientistas, aos quais o empreendimento oferecia uma oportunidade sem igual para pesquisas em seus campos.

Shackleton compôs a lista da tripulação em torno de um núcleo de veteranos experimentados. O posto de subcomandante foi para Frank Wild, um homem muito baixo mas extremamente forte cujo cabelo ralo da cor de pelo de rato estava desaparecendo totalmente. Wild era uma pessoa

de fala mansa e superficialmente amigável, mas era dotado de uma espécie de dureza interior. Fora um dos três companheiros de Shackleton na corrida rumo ao polo em 1908 e 1909, e Shackleton adquirira por ele um imenso respeito e grande afeição pessoal. Na verdade, os dois formavam uma dupla bem ajustada. A lealdade de Wild em relação a Shackleton era inquestionável, e sua disposição tranquila, de certo modo desprovida de imaginação, era o contraponto perfeito para a natureza muitas vezes volátil e ocasionalmente explosiva de Shackleton.

O posto de segundo-piloto a bordo do *Endurance* foi entregue a Thomas Crean, um irlandês alto, de ossos largos e fala fraca, a quem o longo tempo de serviço na Marinha Real ensinara os modos da disciplina que não faz perguntas. Crean servira com Shackleton na expedição de Scott em 1901 e também fizera parte da tripulação do *Terra Nova*, que transportara a malfadada expedição de 1910-13 de Scott até a Antártida. Devido à experiência e à força de Crean, Shackleton planejava incluí-lo, na qualidade de condutor da junta de cães do trenó, no grupo de seis homens que fariam a travessia transcontinental.

Alfred Cheetham, que embarcou como terceiro-piloto, tinha a aparência contrária à de Crean. Era baixo, mais baixo até que Wild, e manifestava uma disposição agradável e despreocupada. Shackleton se referia a Cheetham como “o veterano da Antártida”, uma vez que ele já participara de três expedições, entre elas uma com o próprio Shackleton e outra com Scott.

Havia ainda George Marston, o desenhista da expedição, de 32 anos de idade. Marston, um homem gorducho, com rosto de menino, tivera uma participação notável na expedição que Shackleton realizara em 1907-09. Diferente de quase todos os demais, era casado e tinha filhos.

O núcleo de veteranos se completou quando Thomas McLeod, que também participara da expedição de 1907-09, alistou-se no *Endurance* como marinheiro.

Em relação à seleção dos novatos, tem-se a impressão de que os métodos de Shackleton foram quase caprichosos. Sempre que gostava da aparência de um homem, ele era aceito. Se não gostava, o candidato era dispensado. E as decisões eram tomadas com a rapidez de um raio. Não há qualquer registro de alguma entrevista entre Shackleton e um candidato a membro da expedição que tenha durado mais de cinco minutos.

Para saber mais sobre os títulos e autores da Editora Sextante,  
visite o nosso site e siga as nossas redes sociais.  
Além de informações sobre os próximos lançamentos,  
você terá acesso a conteúdos exclusivos  
e poderá participar de promoções e sorteios.

[sextante.com.br](http://sextante.com.br)

