

DA LISTA DE MAIS VENDIDOS DO *THE NEW YORK TIMES*

Daniel James Brown

MENINOS DE OURO



Nove americanos e sua
busca épica pela vitória nas
Olimpíadas de Hitler



SEXTANTE

DADOS DE COPYRIGHT

Sobre a obra:

A presente obra é disponibilizada pela equipe [Le Livros](#) e seus diversos parceiros, com o objetivo de oferecer conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura.

É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

Sobre nós:

O [Le Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: [LeLivros.site](#) ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados [neste link](#)

"Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não mais lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade poderá enfim evoluir a um novo nível."



**MENINOS
DE
OURO**

Daniel James Brown

MENINOS DE OURO



SEXTANTE

Título original: The Boys in the Boat

Copyright © 2013 Blue Bear Endeavors, LLC

Copyright da tradução © 2014 por GMT Editores Ltda.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte deste livro pode ser utilizada ou reproduzida sob quaisquer meios existentes sem autorização por escrito dos editores.

TRADUÇÃO Pedro
Jorgensen Jr.

PREPARO DE Melissa

ORIGINAIS Lopes Leite
Juliana

REVISÃO Souza e
Rafaella
Lemos

ADAPTAÇÃO DE

PROJETO DT Phoenix

GRÁFICO E Editorial

DIAGRAMAÇÃO

CAPA Jason
Ramirez

IMAGEM DE CAPA
ADAPTAÇÃO DE CAPA
ADAPTAÇÃO PARA EBOOK

Ron Erwin/Getty Images
Miriam Lerner
SBNigri Artes e Textos Ltda.

CRÉDITOS DAS FOTOS: [10](#): foto por Josef Scaylea. Usada mediante permissão. Acervo Josef Scaylea, Museum of History & Industry, Seattle, todos os direitos reservados; [16](#) e [26](#): Acervo Seattle Post-Intelligencer, Museum of History & Industry, Seattle, todos os direitos reservados; [18](#) e [216](#): Acervo PEMCO Webster & Stevens, Museum of History & Industry, Seattle, todos os direitos reservados; [34](#), [42](#), [74](#), [92](#), [114](#), [158](#), [246](#), [302](#), [321](#), [330](#), [339](#), [366](#), [372](#), [375](#) e [379](#): material de Judith Willman; [48](#): biblioteca da Universidade de Washington, acervo especial, UW 33403; [62](#): biblioteca da Universidade de Washington, acervo especial, A. Curtis 45236; [80](#): biblioteca da Universidade de Washington, acervo especial, UW 20148z; [112](#): © Akg-images/Latinstock; [134](#): biblioteca da Universidade de Washington, acervo especial, UW 3559; [174](#): © Bettmann/Corbis; [182](#): foto por Josef Scaylea. Usada mediante permissão; [202](#): biblioteca da Universidade de Washington, acervo especial, UW 33402; [238](#): Mediante permissão do Seattle Post-Intelligencer; [260](#): Cortesia de Heather White; [284](#): Cortesia da família de Bob Moch; [309](#), [311](#), [337](#), [346](#), [352](#), [354](#), [355](#) e [362](#): Limpert Verlag GmbH; [315](#): Museu Memorial do Holocausto dos Estados Unidos, cortesia de Gerhard Vogel; [361](#): biblioteca da Universidade de Washington, acervo especial, UW 1705; [370](#): © Bettmann/Corbis/Latinstock.

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO
NA PUBLICAÇÃO

NA PUBLICAÇÃO
SINDICATO NACIONAL DOS
EDITORES DE LIVROS, RJ

Brown, Daniel James
Meninos de ouro
[recurso eletrônico] /
Daniel James Brown
[tradução de Pedro
Jorgensen]; Rio de
Janeiro: Sextante, 2014.
recurso digital.

Tradução de: The boys
in the boat

B897ml Formato: ePub

Requisitos do sistema:
Adobe Digital Editions
Modo de acesso: World

Wide Web

ISBN 978-85-4310-
107-1 (recurso
eletrônico)

1. Técnicas de
autoajuda. 2. Livros
eletrônicos. I. Título.

14-
12278

CDD: 158.1
CDU: 159.947

Todos os direitos reservados, no Brasil, por
GMT Editores Ltda.
Rua Voluntários da Pátria, 45 – Gr. 1.404 – Botafogo
22270-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tel.: (21) 2538-4100 – Fax: (21) 2286-9244
E-mail: atendimento@esextante.com.br
www.sextante.com.br

Para
Gordon Adam
Chuck Day
Don Hume
George "Shorty" Hunt
Jim "Stub" McMillin
Bob Moch
Roger Morris
Joe Rantz
John White Jr.

*e todos aqueles rapazes brilhantes da década de 1930 –
nossos pais, avós, tios, velhos amigos*

O remo é uma grande arte. A maior de todas as artes. É uma sinfonia de movimento. O indivíduo, quando rema bem, aproxima-se da perfeição. E quando está próximo da perfeição ele toca o Divino. Toca o âmago do seu âmago – que é a sua alma.

– GEORGE YEOMAN POCKOCK

Mas eu anseio todos os dias voltar para casa e venerar o dia do meu retorno (...) porque já sofri e labutei demais sobre as ondas.

– HOMERO





PRÓLOGO

Um esporte como este – de muito esforço e pouca glória, mas ainda popular depois de tantos séculos – tem que ter uma beleza que os indivíduos comuns não conseguem enxergar, mas os excepcionais sim.

– George Yeoman Pocock

Este livro nasceu no frio e chuvoso dia de fim de primavera em que fui à modesta casa onde Joe Rantz agonizava.

Eu só sabia duas coisas a respeito de Joe quando, depois de saltar a cerca da minha fazenda e atravessar um trecho de floresta úmida, bati à porta de sua filha Judy. Primeiro, que aos 70 e tantos anos ele levava sozinho várias toras de cedro montanha abaixo, cortara varas e mourões com um machado e erguera os quase 700 metros de cerca que eu acabara de transpor – uma tarefa tão hercúlea que, sempre que penso nela, balanço a cabeça, admirado. Segundo, que ele fora um dos nove rapazes do estado de Washington – garotos de fazenda, pescadores e lenhadores – que abalaram Adolf Hitler e o mundo do remo ao conquistar a medalha de ouro nos Jogos Olímpicos de 1936.

Judy abriu a porta e me conduziu à aconchegante sala de estar onde Joe, com seu 1,90 metro de altura, estava estendido numa cadeira reclinável com as pernas para cima, enfiado num conjunto de moletom cinza e em botinas acolchoadas vermelhas. Um cilindro de oxigênio lhe fazia companhia. Uma barba branca e rala despontava em seu rosto. Tinha a pele pálida e os olhos túrgidos, efeitos da insuficiência cardíaca que o estava matando. Na estufa, o fogo crepitava e sibilava. As paredes eram

cobertas de velhas fotos de família, destacando-se, no lado oposto da sala, uma vitrine cheia de bonecas, cavalos de porcelana e louça estampada de rosas. A chuva respingava na janela que dava para a floresta enquanto a vitrola tocava bem baixinho canções de jazz das décadas de 1930 e 1940.

Ao sermos apresentados, Joe me estendeu sua mão excepcionalmente fina e alongada. Judy lera para ele um de meus livros, o que o fez desejar me conhecer e trocar ideias sobre seu conteúdo. Por uma extraordinária coincidência, ele fora, quando jovem, amigo de Angus Hay Jr. – filho de um dos personagens mais importantes daquela história. Falamos sobre isso durante algum tempo, até que a conversa passou a ser sobre sua própria vida.

A voz de Joe era aguda, frágil e tênue a ponto de quase sumir. Esforçava-se na busca de lembranças e palavras que servissem para capturá-las e, de vez em quando, mergulhava no silêncio. Aos poucos, cautelosamente incentivado pela filha, ele foi desfiando a história da sua vida. De maneira pausada mas resoluta, recordou sua infância e a juventude durante a Grande Depressão, as privações e os obstáculos que teve que vencer. Eu, surpreso de início depois atônito, ouvia seu relato enquanto fazia anotações.

Ao falar sobre sua trajetória como remador da Universidade de Washington, ele chorou. Começou discorrendo sobre o aprendizado da arte do esporte, os barcos e os remos, a técnica e as táticas. Relembrou as horas longas e geladas passadas na água sob o céu cinza-metálico, as vitórias esmagadoras e as derrotas evitadas por um fio, a viagem à Alemanha, o desfile no Estádio Olímpico de Berlim sob as vistas de Hitler e, é claro, os companheiros de equipe. Foi aí, quando começou a falar sobre “o barco”, que a voz começou a lhe faltar e as lágrimas brotaram em seus olhos.

No início, pensei que “o barco” fosse o *Husky Clipper* em que ele remara em direção à glória. Depois, achei que fosse um modo de se referir aos seus companheiros de equipe, aquele incrível grupo de jovens responsável por um dos maiores feitos da história do remo olímpico. Observando, porém, seu esforço para manter a compostura em certos momentos, percebi que “o barco” significava, além da embarcação física e de sua tripulação, algo transcendente, uma coisa misteriosa, quase indefinível. Era uma *experiência compartilhada* – uma singularidade que existiu numa fenda do tempo há muito desaparecida, quando nove rapazes generosos se empenharam juntos, trabalharam como um só homem, deram uns aos outros tudo o que tinham de si, unidos para sempre pelo orgulho, pelo respeito e pelo amor. Joe chorava, ao menos em parte, pela extinção daquela centelha, mas muito mais, creio eu, pela sua beleza.

Quando eu me preparava para sair, Judy tirou a medalha de ouro de Joe da caixa de vidro junto à parede e depositou-a na minha mão. Enquanto eu a admirava, contou-me que, anos antes, ela desaparecera. Depois de vasculhar a casa de Joe de alto a baixo, a família a deu por perdida. Só muitos anos mais tarde, quando reformaram o imóvel, encontraram-na em meio ao material isolante do

sótão. Talvez um esquilo houvesse se encantado com seu brilho e a levado para o ninho como um tesouro particular. Enquanto Judy me relatava esse episódio, ocorreu-me que, assim como a medalha, a história de Joe também fora suprimida da vista de todos por muito tempo.

Apertei outra vez a mão de Joe e disse-lhe que gostaria de voltar para conversar um pouco mais, quem sabe escrever um livro sobre seus dias de remador. Agarrando de novo minha mão, ele disse que gostaria também. E com a voz mais uma vez embargada, advertiu-me com gentileza: “Mas não apenas sobre mim. Tem que ser sobre o barco.”

PRIMEIRA PARTE



1899-1933



Os ciclos por que passaram



A garagem de barcos da Universidade de Washington, década de 1930



CAPÍTULO I

Tendo remado desde a tenra idade de 12 anos, creio ter autoridade para falar sobre o que podemos classificar como valores invisíveis do remo – os valores sociais, morais e espirituais deste que é o mais antigo entre todos os esportes de que se tem registro. Nenhuma didática instilará esses valores na alma de um jovem. Ele deverá obtê-los pela observação e pelo autoaprendizado.

– George Yeoman Pocock

Asegunda-feira 9 outubro de 1933 começou cinzenta em Seattle. Um dia cinzento de uma época cinzenta.

No estuário de Puget, hidroaviões da Gorst Air decolaram lentamente rumo ao oeste. Voando baixo sob uma capa de nuvens, eles davam início a uma curta viagem que terminaria na base naval de Bremerton. No cais Colman, as barcas se afastavam, preguiçosas, sem perturbar a superfície do mar, lisa como latão envelhecido. No centro da cidade, onde o edifício Smith apontava para o céu carregado como um dedo indicador em riste, homens de paletós puidos, sapatos gastos e chapéus velhos empurravam suas carroças até as esquinas, onde passariam o dia vendendo maçãs, laranjas e caixinhas de chicles por alguns centavos a unidade. Virando a esquina da Yesler Way, outros faziam longas filas na calçada, conversando baixinho com os corpos curvados enquanto aguardavam a abertura da cantina popular. Caminhões do *Seattle Post-Intelligencer* matraqueavam pelas ruas de paralelepípedos entregando fardos de jornais que pequenos jornaleiros em toucas de lã arrastariam até as esquinas mais movimentadas, as paradas de bonde e os

saguões de hotéis para vendê-los por dois centavos gritando a manchete do dia: “15 milhões de americanos precisam de auxílio do governo”.

Algumas quadras ao sul da Yesler, onde habitações precárias se estendiam às margens da baía Elliott, as crianças despertavam nas caixas de papelão úmido que lhes serviam de cama enquanto seus pais saíam dos barracos de zinco em meio ao fedor de esgoto e algas em decomposição vindo dos lodaçais do oeste. Com tábuas arrancadas de caixas de madeira, eles abanavam as fogueiras para alimentar as chamas. Vendo no céu uniformemente cinzento sinais de frio ainda mais intenso por vir, a maioria se perguntava como poderia suportar outro inverno.



Barracos em uma “Hooverville”, em Seattle

A noroeste do centro, no antigo bairro escandinavo de Ballard, rebocadores soltavam rolos de fumaça negra e moviam longos feixes de toras de madeira até as comportas que os elevariam ao nível do lago Washington. Mas os estaleiros e ancoradouros arenosos aglomerados ao redor das comportas estavam agora silenciosos, quase abandonados. Na baía Salmon, a leste, dezenas de barcos de pesca havia meses ociosos balançavam preguiçosamente enquanto a pintura ia se soltando de seus cascos fustigados pelas intempéries. Avultando-se sobre Ballard, a fumaça das centenas de chaminés e dos exaustores das modestas casas de Phinney Ridge se dissolvia na neblina.

Era o quarto ano da Grande Depressão. Um em cada quatro trabalhadores americanos – 10 milhões de pessoas – não tinha emprego nem perspectiva de encontrar trabalho e, destes, apenas 25% recebia algum tipo de ajuda do governo. A produção industrial caíra pela metade naqueles quatro anos. Mais de um milhão de desabrigados viviam nas ruas ou em habitações precárias como as das chamadas “Hoovervilles”, em Seattle. Em muitas cidades dos Estados Unidos era impossível encontrar algum banco que não tivesse fechado para sempre as suas portas, atrás das quais as economias de um número incontável de famílias desapareceram. Ninguém poderia dizer quando – tampouco se – aqueles tempos difíceis iriam acabar.

Talvez isso fosse o pior de tudo. Tanto faz se o indivíduo fosse um banqueiro, um padeiro, uma dona de casa ou um sem-teto. Ela o acompanhava noite e dia – aquela terrível e implacável incerteza do futuro, a sensação de que o chão poderia, a qualquer momento, desaparecer sob seus pés. Em março havia sido lançado um filme estranhamente apropriado à situação, que logo se converteu num estrondoso sucesso: *King Kong*. Longas filas se formavam em cinemas de todo o país. Pessoas de todas as idades gastavam centavos preciosos para assistir à história de um animal imenso e irracional que invadira o mundo civilizado pegando seus habitantes com as patas e segurando-os à beira do abismo.

Houve o que não passaria de vislumbres de tempos melhores à frente. O mercado de ações tivera uma recuperação no início daquele ano, com alta recorde do índice Dow Jones – 15,34% em 15 de março, fechando em 62,10 pontos. Mas os americanos tinham perdido tanto capital entre 1929 e o fim de 1932 que quase todos acreditavam, acertadamente como se veria, que levaria quase uma geração – 25 anos – para o Dow Jones voltar ao seu máximo anterior de 381 pontos. E, de qualquer forma, o preço de uma ação da General Electric não significava nada para a grande maioria da população, que não possuía ação alguma. Para esses, o preocupante era que os cofres e vidros de conserva debaixo de suas camas – onde agora guardavam o que restara das economias de uma vida – estavam perigosamente perto de se esvaziarem por completo.

Um novo presidente ocupara a Casa Branca, Franklin Delano Roosevelt. Ele assumira a presidência transbordando otimismo e apregoando uma porção de slogans e programas. Mas Herbert Hoover chegara de forma semelhante, prevendo alegremente que logo chegaria o dia em que a pobreza seria varrida para sempre da vida dos americanos. “Nossa terra é rica em recursos, gloriosamente bela e estimulante, repleta de milhões de lares felizes e abençoada pelo conforto e pelas oportunidades”, dissera ele em seu discurso de posse, antes de acrescentar palavras que em pouco tempo se revelariam particularmente irônicas: “Em nenhum país os frutos da realização pessoal estão mais seguros.”

Era difícil saber o que pensar do novo Roosevelt. Quando ele começou a colocar suas propostas em prática durante o verão, um coro crescente de vozes hostis passou

a chamá-lo de radical, de socialista – até de bolchevique. Era desconcertante: por pior que estivessem as coisas, pouquíssimos americanos queriam seguir o caminho da Rússia.

A Alemanha também tinha um novo líder, conduzido ao poder em janeiro daquele ano pelo Partido Nacional Socialista dos Trabalhadores Alemães, uma organização com fama de ser truculenta. Era ainda mais difícil saber o que isso significava. Adolf Hitler estava firmemente determinado a rearmar seu país à revelia do Tratado de Versalhes e, embora a maioria dos americanos tivesse pouco ou nenhum interesse pelos assuntos europeus, os britânicos se mostravam cada vez mais preocupados, pensando se os horrores da Primeira Guerra Mundial estariam prestes a se repetir. Parecia improvável, mas a possibilidade permanecia como uma nuvem persistente e inquietante.

No dia anterior, 8 de outubro de 1933, dezenas de jornais americanos haviam publicado uma charge de meia página intitulada “Sombras sobre a cidade”. O lúgubre desenho em claro-escuro mostrava um homem de chapéu-coco sentado na calçada, desconsolado, junto de sua barraca de balas e doces, com a esposa atrás de si vestida em farrapos e o filho ao lado segurando um maço de jornais. A legenda dizia: “Não desista, papai. A gente não vendeu nada a semana inteira, mas eu ainda tenho minha rota de entrega de jornais.” O que mais chamava a atenção, porém, era a expressão do sujeito. Atônito e abatido, mais do que desesperado, ele claramente já não acreditava em si mesmo. Para muitos dos milhões de americanos que liam jornais todos os domingos, aquela era uma expressão bastante familiar – algo que viam todas as manhãs ao se olharem no espelho.

Mas o céu carregado não durou – tampouco o desalento – em Seattle naquele dia. No fim da manhã, rasgos começaram a se abrir na capa de nuvens. As águas calmas do lago Washington, que se estendia atrás da cidade, passaram do cinza ao verde e, logo, ao azul. No campus da Universidade de Washington, raios oblíquos de sol aqueciam o corpo dos estudantes que descansavam no gramado em frente à nova biblioteca enquanto comiam e conversavam debruçados sobre os livros. Corvos de lustrosa plumagem negra desfilavam entre os alunos na expectativa de pegar alguma lasca perdida de queijo ou mortadela, enquanto, lá no alto, sobre os vitrais e torres neogóticas da biblioteca, uma algazarra de gaivotas em voos acrobáticos bordava arabescos brancos no azul cada vez mais intenso do céu.

Rapazes e moças ficavam, em sua maior parte, em grupos separados. Os rapazes, de calças compridas, sapatos sociais bem engraxados e cardigãs, comiam conversando animadamente sobre as aulas, a próxima partida de futebol americano contra a Universidade do Oregon e a incrível final do campeonato nacional de beisebol dois dias antes. Alguns pitavam cachimbos languidamente, deixando no ar o doce aroma do fumo Prince Albert. Outros, com cigarros pendurados entre os lábios, regozijavam-se com um anúncio de meia página publicado no *Seattle Post-*

Intelligencer daquele dia, que alardeava a mais recente demonstração dos benefícios do consumo de tabaco para a saúde: “21 dos 23 campeões mundiais dos Giants fumam Camel. É preciso ter nervos saudáveis para conquistar o título nacional.”

As moças, sentadas em grupos espalhados pelo gramado, de sapatos de salto baixo e meia-calça, vestiam saias abaixo dos joelhos e blusas soltas com pregas e babados nas mangas e nos decotes. Seus cabelos eram modelados numa variedade de formas e estilos. Assim como os rapazes, elas conversavam sobre as aulas e, às vezes, sobre beisebol também. As que tinham saído no fim de semana falavam sobre os filmes que estavam passando nos cinemas da cidade – *A mulher preferida*, com Gary Cooper, no Paramount, e *Dama por um dia*, de Frank Capra, no Roxy. Algumas fumavam cigarros.

Quando, pelo meio da tarde, o sol saiu, trazendo uma translúcida luz dourada através do céu incrivelmente azul, dois jovens mais altos que a média dos estudantes cruzaram o gramado em frente à biblioteca a passos largos e rápidos. Um deles, um calouro chamado Roger Morris, era magro e desengonçado. Seu cabelo escuro e desgrehado, com um topete que ameaçava o tempo todo cair sobre sua cara comprida, e suas espessas sobranceiras negras davam-lhe um aspecto meio carrancudo. O outro, Joe Rantz, também calouro, era quase tão alto, mas de compleição mais firme, com ombros largos, pernas grossas e fortes e cabelo loiro cortado à escovinha. Suas feições finas e regulares, com queixo bem definido e olhos claros tendendo para o azul, atraíram olhares furtivos de algumas das garotas sentadas no gramado.

Naquela tarde radiante, eles tinham em comum, além das aulas do curso de engenharia, um audacioso objetivo. Virando a esquina da biblioteca, contornaram o círculo de concreto da fonte Frosh, desceram um longo gramado em declive e cruzaram o bulevar Montlake, esquivando-se do fluxo incessante de cupês, sedãs e conversíveis negros. Dali seguiram a leste passando entre o ginásio de basquete e a escavação em ferradura, que abrigaria o novo estádio de futebol do campus, e tomaram o rumo sul, por uma estrada de terra no meio da mata, até uma área alagadiça às margens do lago. Pelo caminho, iam ultrapassando outros rapazes que seguiam a mesma direção.

Chegaram, finalmente, a uma ponta de terra localizada onde o estreito conhecido como canal de Montlake – “o Canal”, no jargão local – adentra a baía Union, no lado ocidental do lago Washington. Havia ali um prédio de aparência estranha, com laterais revestidas de folhas de madeira castigadas pelas intempéries e fileiras de janelões envidraçados, inclinados para dentro, elevando-se na direção do telhado. Contornando a construção, os rapazes chegaram à fachada principal, dominada por duas grandes portas de correr cujas metades superiores serviam de vidraças. Dali, por uma larga rampa de madeira, chegava-se à plataforma flutuante na margem do Canal.

Tratava-se de um antigo hangar construído pela Marinha dos Estados Unidos

em 1918 para abrigar os hidroaviões do Corpo de Treinamento da Aviação Naval durante a Primeira Guerra. Mas a guerra acabou antes que o edifício pudesse ser usado de fato; por isso, ele foi cedido à Universidade de Washington no outono de 1919 e, desde então, servia de garagem para os barcos da equipe de remo da universidade. Agora, tanto a rampa de madeira que descia até a água quanto a estreita faixa de terra à direita da garagem estavam ocupadas por um grupo de uns 175 rapazes quase todos altos e magros que iam e vinham, agitados. Um grupo de rapazes mais velhos de camisa branca com grandes letras “W” roxas estampadas no peito, encostados no edifício de braços cruzados, avaliava os recém-chegados.

Joe Rantz e Roger Morris entraram na garagem. De cada lado daquele espaço cavernoso havia uma pilha de barcos de corrida longos e afilados descansando, quatro a quatro, em seus suportes. Os cascos de madeira polida virados para cima brilhavam ao contato dos raios de luz que entravam pelas janelas lá em cima, dando ao lugar o aspecto de uma catedral. O ar, seco e parado, tinha um cheiro doce de cedro recém-cortado e verniz. Estandartes universitários desbotados pendiam das traves da cobertura – Califórnia, Yale, Princeton, Academia Naval, Cornell, Colúmbia, Harvard, Syracuse, Instituto de Tecnologia de Massachusetts. Em pé nos cantos do salão, dezenas de remos de abeto de 3 a 3,5 metros de comprimento arrematados por pás brancas faziam vigília. Do sótão vinha um ruído de madeira sendo raspada.

Joe e Roger assinaram o livro de registro dos novos candidatos à equipe e retornaram ao exterior ensolarado para se sentar num banco à espera de instruções. Joe olhou para Roger, que tinha um aspecto relaxado e confiante.

– Você não parece nervoso – sussurrou.

Roger o encarou e disse:

– É para desmoralizar a concorrência. Na verdade, estou em pânico.

Joe deu um breve sorriso, apavorado demais para mantê-lo no rosto.

Para Joe Rantz, talvez mais do que para qualquer um dos outros jovens à beira do canal de Montlake, algo muito próximo ao que se poderia classificar como *destino* estava em jogo naquela tarde, e ele tinha plena consciência disso. As moças que observaram com interesse sua passagem pelo gramado da biblioteca não notaram aquilo que, para ele, era dolorosamente evidente: suas roupas não eram elegantes e limpas como as da maioria dos outros estudantes. Eram peças surradas, de segunda mão. Joe não ignorava a dura realidade: não pertencia àquele mundo de roupas caras, cachimbos e cardigãs. Sabia perfeitamente que não teria lugar nesse meio de ideias interessantes, conversa sofisticada e boas oportunidades, que não se tornaria um engenheiro químico nem se casaria com sua namorada do secundário (que o seguira até Seattle para poderem começar a construir uma vida juntos) se as coisas não dessem certo na equipe de remo. Fracassar significaria, na melhor das hipóteses, retornar a uma cidadezinha desolada da península Olympic sem outra perspectiva que não morar sozinho numa casa inacabada, fria e vazia, vivendo de

biscates, garimpando comida e, talvez, se tivesse bastante sorte, conseguindo um emprego em construção de estradas no Departamento de Conservação. Na pior das hipóteses, teria que frequentar as longas filas de gente arruinada na porta de alguma cantina popular como a da rua Yesler.

Um lugar na guarnição de calouros não lhe daria uma bolsa de remador, pois não existia tal coisa em Washington em 1933, mas com certeza garantiria um emprego de meio período em algum lugar do campus. Somado ao dinheiro que conseguira economizar trabalhando arduamente durante todo o ano seguinte à conclusão do secundário, daria para terminar a faculdade. Mas Joe sabia que, em poucas semanas, só alguns daquele batalhão de rapazes à sua volta ainda estariam disputando vagas na equipe de calouros. Só havia nove lugares no barco.

O restante da tarde foi gasto em exames e medições. Joe Rantz, Roger Morris e todos os outros tiveram que ser pesados e medidos e depois preencher detalhados formulários de antecedentes médicos sob as vistas de treinadores assistentes e alunos veteranos que anotavam tudo em suas pranchetas. Trinta calouros tinham mais de 1,83 metro; 25, mais de 1,85; 14, mais de 1,88; seis, mais de 1,91. Só um tinha 1,93 metro e dois chegavam a “estratosféricos 1,96”, como observou um dos jornalistas esportivos presentes.

Todo o processo era dirigido por um homem jovem e magro com um grande megafone. Tom Bolles, treinador dos calouros, era ex-remador da Universidade de Washington, onde se formara em história e agora cursava o mestrado. Seu ar de respeitabilidade acadêmica – rosto suave e de feições regulares, queixo um pouco fino, óculos de aro metálico – ajudou-o a ganhar de certos jornalistas esportivos de Seattle o epíteto de “o Professor”. E, sob muitos aspectos, o papel que lhe cabia desempenhar, tanto naquele outono quanto nos anteriores, era, de fato, o de educador. Quando seus colegas do basquete ou do futebol americano universitário se deparavam com os próprios calouros todo início de outono, tinham quase certeza de que eles haviam praticado esses esportes no secundário e conheciam ao menos seus fundamentos. Tom Bolles, ao contrário, não esperava isso da quase totalidade dos jovens reunidos ao redor da garagem de barcos naquela tarde: raros eram os que já haviam remado alguma vez na vida, muito menos num equipamento delicado e implacável como um barco de corrida, com remos de duas vezes a altura de um homem.

Quase todos eram garotos da cidade como os que descansavam no gramado – filhos de empresários e advogados, impecavelmente vestidos com calças de lã e cardigãs. Poucos, como Joe, eram pescadores, granjeiros ou lenhadores vindos das nevoentas cidades litorâneas, das úmidas fazendas ou das esfumaçadas vilas madeireiras espalhadas por todo o estado. Estes haviam desenvolvido braços fortes e ombros largos manejando machados, arpões e forcados. Bolles sabia que a força física podia ser um trunfo, mas também sabia – melhor do que ninguém – que o

remo era muito mais arte do que força bruta, um esporte em que a inteligência era tão importante quanto os músculos. Para impulsionar com alguma velocidade e elegância um barco de cedro de pouco mais de 60 centímetros de largura carregado com 750 quilos de carne e ossos humanos, era preciso conhecer a fundo uma infinidade de detalhes técnicos e dominar a arte de sua aplicação. Nos meses seguintes, Bolles teria que ensinar tudo isso àqueles garotos – na verdade aos poucos deles que formariam a equipe de calouros. E havia outras questões importantes a serem respondidas. Os garotos do interior conseguiriam acompanhar o aspecto intelectual do esporte? Os rapazes da cidade teriam vigor suficiente para aguentar o tranco? A maioria com certeza não.

Em pé junto à porta da garagem, um homem observava tudo em silêncio, girando uma chave Phi Beta Kappa (símbolo de uma das mais importantes sociedades acadêmicas dos Estados Unidos) presa a um cordão. Al Ulbrickson, diretor técnico da equipe de remo da Universidade de Washington, era obcecado por detalhes e deixava claro, em sua maneira de vestir – sempre impecavelmente, de terno escuro, camisa branca, gravata e chapéu –, que era o chefe e que ali não havia amizade, só negócios. Era tão jovem – apenas 30 anos – que precisava estabelecer um limite em relação aos rapazes que comandava. O terno e a chave Phi Beta Kappa ajudavam nesse sentido. Outra coisa que ajudava era o fato de ser notavelmente bonito, além de forte, como convém a um campeão de remo – voga da equipe de Washington que conquistara os campeonatos nacionais de 1924 e 1926. Alto, musculoso e de ombros largos, tinha feições caracteristicamente nórdicas – malar proeminente, queixo definido e olhos frios da cor da ardósia, do tipo que faria calar instantaneamente qualquer garoto que se atrevesse a contestar o que ele tivesse acabado de dizer.

Ulbrickson nascera bem ali, no distrito de Montlake, não muito longe da garagem de barcos. E crescera na ilha Mercer, no lago Washington, poucos quilômetros ao sul, muito antes de ela se tornar um reduto dos ricos. Sua família, na verdade, era bem modesta e sempre lutou para pagar as contas. Para poder cursar o secundário no Colégio Franklin teve que remar mais de 3 quilômetros todos os dias, entre a ilha e Seattle, durante quatro anos. Destacou-se no Franklin, mas nunca se sentiu estimulado por seus professores. Foi só quando entrou para a Universidade de Washington e sua equipe de remo que pôde mostrar toda a sua capacidade. Finalmente sentindo-se desafiado na sala de aula e na água, destacou-se nas duas. Ao se formar, em 1926, a universidade imediatamente o contratou como treinador de calouros e, depois, como diretor técnico. A universidade e o remo o haviam transformado no que era, tornando-se, por isso, tão importantes em sua vida quanto o ar que respirava – uma espécie de religião. E seu trabalho consistia em conquistar adeptos.



Al Ulbrickson

De ascendência dinamarquesa e galesa, Ulbrickson era também o sujeito menos falante do campus (talvez do estado inteiro), famoso por sua reticência e seu semblante inexpressivo. Os jornalistas esportivos de Nova York, frustrados e de certa forma fascinados pela dificuldade de obterem dele declarações dignas de nota, passaram a chamá-lo de “Dinamarquês Durão”. Seus remadores achavam o apelido adequado, mas nenhum tinha coragem de chamá-lo assim na sua frente. Ele era muito respeitado pelos comandados, sem quase nunca precisar erguer a voz – na verdade sem quase precisar falar com eles. Suas poucas palavras eram escolhidas tão cuidadosamente e dirigidas com tanta eficácia que, para o jovem a quem se destinavam, podiam confortar como um bálsamo ou cortar como uma lâmina. Proibia seus rapazes de fumar, falar palavrão e beber, mas se sabia que, ocasionalmente, fazia tudo isso quando estava fora de alcance dos olhos e ouvidos da garagem de barcos. Embora parecesse às vezes quase destituído da capacidade de se emocionar, ano após ano conseguia despertar em seus alunos as emoções mais profundas que a maior parte deles já havia experimentado.

Ulbrickson observava a nova safra de calouros quando foi abordado por Royal Brougham, editor de esportes do *Post-Intelligencer*. Brougham era um sujeito

franzino que Keith Jackson, da rede ABC, chamaria anos mais tarde de “Elfinho Alegre”. Mas o que ele tinha de alegre tinha também de astuto. Familiarizado com a permanente solenidade de Ulbrickson, criava apelidos para o treinador como “Garoto Inexpressivo” e “Homem da Cara de Pedra”. Determinado a descobrir o que o treinador dos Huskies achava da nova safra de calouros, começou a enchê-lo de perguntas diretas e inoportunas. Ulbrickson permaneceu na rampa um longo tempo em silêncio, com os olhos semicerrados por causa da luz do sol que vinha do Canal, observando os garotos.

Ao se virar para responder a Brougham, ele o fez com uma única palavra não muito esclarecedora: “Interessante.”

Conhecendo Al Ulbrickson de longa data, Brougham tirou suas conclusões. Detalhes da reação de Ulbrickson – o tom de voz, o brilho nos olhos, o tique no canto da boca – chamaram a sua atenção. No dia seguinte, ofereceu a seus leitores a seguinte tradução: “(...) o que, em termos menos cautelosos, significa... ótima!”.

O interesse de Brougham pelo que Al Ulbrickson pensava naquele dia no cais não era fortuito – ia muito além do mero desejo de preencher sua coluna diária com mais uma de suas declarações sumárias. Brougham abraçara uma missão, uma das muitas a que se dedicaria em seus 68 anos de carreira no *Post-Intelligencer*.

Desde que começara no jornal, em 1910, tornara-se uma espécie de lenda local, famoso por sua incrível capacidade de extrair informações de figuras célebres como Babe Ruth e Jack Dempsey. Sua opinião, suas conexões e sua determinação eram tão apreciadas que ele rapidamente se tornou uma espécie de animador da vida cívica de Seattle, procurado por todo tipo de figuras – políticos, atletas, reitores de universidades, agentes de lutas, treinadores e até proprietários de casas de apostas. Mas Brougham era, acima de tudo, um mestre da promoção – “meio poeta, meio showman”, como disse Emmett Watson, outro lendário jornalista local. E o que ele queria promover acima de tudo era a cidade de Seattle. Desejava que o mundo inteiro passasse a ver a sua nublada e sonolenta cidade pesqueira e madeireira como um lugar importante e sofisticado.

Quando Brougham começou no *Post-Intelligencer*, a equipe de remo da Universidade de Washington mal passava de um punhado de rapazes do interior remando do jeito que dava em banheiras esburacadas no lago Washington sob o comando de um ruivo tido como lunático chamado Hiram Conibear. O programa de remo avançou consideravelmente nos anos seguintes, mas continuava pouco respeitado fora da Costa Oeste. Brougham concluiu que era o momento de mudar. Afinal, nada se comparava, em grandeza e sofisticação, a uma equipe de remo de nível internacional. O esporte transpirava elegância. E uma grande equipe era uma boa maneira de uma universidade e uma cidade se fazerem notar.

Nas décadas de 1920 e 1930, o remo universitário era muito popular, equiparando-se muitas vezes ao beisebol e ao futebol americano nas atenções da

imprensa e do público. Os grandes remadores da época de Babe Ruth, Lou Gehrig e Joe DiMaggio eram tratados como celebridades pela imprensa nacional. Jornalistas esportivos de ponta como Robert Kelley, do *The New York Times*, e Grantland Rice cobriam todas as regatas importantes. Milhões de fãs acompanhavam diligentemente o progresso de suas equipes ao longo das temporadas de treinos e competições, principalmente no Leste, onde uma simples dor de garganta de um timoneiro dava manchete de jornal. Espelhando-se em instituições britânicas de elite como o Eton College, os colégios particulares do Leste ensinavam o remo como esporte de cavalheiros e punham os seus jovens remadores nas universidades mais prestigiosas do país, como Harvard, Yale e Princeton. Os fãs mais ardorosos colecionavam figurinhas de suas equipes favoritas.

Na década de 1920, os fãs da Costa Oeste também começaram a se interessar por suas equipes, estimulados por uma rivalidade cada vez mais acirrada, que remontava ao ano de 1903, entre as duas grandes universidades públicas: a Universidade da Califórnia, em Berkeley, e a Universidade de Washington. Após anos de luta por recursos e reconhecimento em seus próprios campi, as equipes de remo dessas escolas começaram a obter êxito em disputas contra suas equivalentes do Leste. Equipes da Califórnia chegaram a conquistar duas vezes o ouro olímpico, em 1928 e 1932. Ambas as universidades contavam agora com dezenas de milhares de alunos, ex-alunos e cidadãos sempre presentes às regatas anuais de abril, em que competiam pela supremacia do remo da Costa Oeste. No entanto, os treinadores do Oeste ganhavam uma fração dos salários dos treinadores do Leste, e suas equipes ainda competiam basicamente entre si. As universidades não tinham dinheiro para recrutamento, tampouco patrocinadores ricos. Todo mundo sabia que o centro de gravidade do remo universitário americano estava localizado em algum ponto entre Cambridge, New Haven, Princeton, Ithaca e Annapolis. Royal Brougham cogitava que, se esse centro se transferisse para o Oeste, poderia perfeitamente pousar em Seattle, trazendo consigo a respeitabilidade de que a cidade tanto precisava. Mas sabia também que, do jeito como estavam as coisas, ele poderia perfeitamente ir parar na Califórnia.

Enquanto Al Ulbrickson examinava seus novos calouros na garagem de barcos de Seattle naquela tarde, 8 mil quilômetros a leste dali um arquiteto de 39 anos chamado Werner March trabalhava até tarde da noite debruçado sobre uma mesa de desenho num escritório em Berlim.

Poucos dias antes, mais exatamente em 5 de outubro, ele e Adolf Hitler se dirigiram, num Mercedes-Benz preto blindado, a uma área rural a oeste de Berlim, acompanhados do Dr. Theodor Lewald, presidente do Comitê Organizador das Olimpíadas de Berlim, e de Wilhelm Frick, ministro do Interior do Reich. O local onde pararam era uma pequena elevação, cerca de 30 metros acima do nível do centro da cidade. A oeste ficava a ancestral floresta de Grunewald, onde, no século

XVI, os príncipes alemães caçavam veados e javalis e, na época moderna, os berlinenses de todas as classes faziam trilhas, montavam piqueniques e catavam cogumelos. A leste, as torres das velhas igrejas e os telhados do centro de Berlim se elevavam por sobre o mar de árvores que o ar fresco do outono tingia de vermelho e dourado.

Eles tinham ido inspecionar o velho Deutsches Stadion, construído em 1916 para os malfadados Jogos Olímpicos daquele ano. O pai de Werner March, Otto, projetara e supervisionara a sua construção – o maior estádio do mundo na época –, mas os Jogos foram cancelados por causa da Primeira Guerra Mundial, que tanto humilhara a Alemanha. Agora, sob a direção do jovem March, o estádio estava passando por reformas visando os Jogos Olímpicos de 1936 que a Alemanha iria sediar.

De início, Hitler não queria realizá-los. O conceito o ofendia. No ano anterior, ele os condenara como uma “invenção de judeus e maçons”. O cerne do ideal olímpico – atletas de todas as nações e de todas as raças convivendo e competindo em igualdade de condições – era a antítese da crença fundamental do Partido Nacional Socialista: a manifesta superioridade dos povos arianos em relação a todos os outros. Repugnava-lhe pensar em ter judeus, negros e estrangeiros de outras raças errantes vadiando pela Alemanha. Entretanto, oito meses depois de subir ao poder em janeiro, Hitler começou a mudar de ideia.

O homem que, mais do que qualquer outro, contribuiu para essa transformação em seu pensamento foi o doutor Joseph Goebbels, ministro da Propaganda e da Ilustração do Povo, um antisemita particularmente cruel que orquestrara boa parte da ascensão política de Hitler e agora se empenhava em dismantlar o que restava da imprensa livre na Alemanha. Com pouco mais de 1,50 metro de altura, a perna direita deformada por um encurtamento, pés tortos e uma cabeça que parecia grande demais para seu corpo, Goebbels não almejava o papel de todo-poderoso, mas era, de fato, um dos membros mais importantes e influentes do círculo íntimo do Führer. Era inteligente, articulado e notavelmente astuto. Muitos dos que o conheceram em situações sociais o achavam “encantador”, “contagante”, “um dos poucos homens dotados de senso de humor na Alemanha”. Para alguém tão pequeno, tinha uma oratória surpreendentemente convincente, instrumento que manejava com maestria ao falar no rádio ou discursar ao vivo para as multidões.

Naquela mesma semana, ele reuniu 300 jornalistas de Berlim para instruí-los sobre as disposições da nova Lei de Imprensa nazista. Começou anunciando que o exercício do jornalismo seria direito exclusivo dos licenciados pela sua organização de imprensa, a Reichsverband der Deutschen Presse, e que a licença não seria concedida a quem tivesse – ou fosse casado com alguém que tivesse – avós de origem judaica. Quanto ao conteúdo editorial, declarou que não se publicaria nada que não fosse aprovado pelo partido. Mais exatamente, não se publicaria nada que “pretendesse enfraquecer o poder interno e externo do Reich, a disposição coletiva do

povo alemão, o moral de suas forças armadas, sua cultura e sua economia”. Nada disso será problema, assegurou Goebbels, calmamente, à sua atônita plateia de jornalistas: “Não vejo por que os senhores terão dificuldade de ajustar suas linhas de trabalho aos interesses do Estado. É possível que o governo se equivoque algumas vezes – em relação a uma ou outra medida –, mas é absurdo imaginar que algo superior ao governo possa tomar o seu lugar. Para que serve o ceticismo editorial, se não para inquietar o povo?” Por via das dúvidas, na mesma semana, o novo governo nazista sancionou um decreto impondo pena de morte para quem publicasse “artigos traiçoeiros”.

As intenções de Goebbels iam muito além do controle da imprensa. Sempre atento a novas e melhores oportunidades de veicular a grande mensagem vinda de Berlim, ele percebeu de imediato que os Jogos Olímpicos eram uma oportunidade singular para a Alemanha se mostrar ao mundo como um Estado moderno e civilizado, um país amigo mas poderoso que as demais nações fariam bem em reconhecer e respeitar. Hitler, que dava ouvidos a Goebbels e tinha bem claro o seu plano para o futuro da Alemanha, aos poucos passou a reconhecer a importância de apresentar a todas as outras nações algo mais atraente do que as camisas pardas de suas tropas de assalto e as camisas negras de suas forças de segurança. Na pior das hipóteses, um interlúdio olímpico o ajudaria a ganhar tempo – para convencer todos de suas intenções pacíficas, mesmo tendo começado a reconstruir o poderio militar e industrial da Alemanha para a luta titânica que viria.

Sem chapéu naquela tarde, no local do futuro estádio olímpico, Hitler escutava Werner March explicar que o hipódromo vizinho ao antigo estádio impedia a sua expansão. Com um rápido olhar, o chanceler fez um anúncio que deixou March surpreso: o hipódromo iria “desaparecer”. Era preciso construir um estádio muito maior, com capacidade para pelo menos 100 mil pessoas. E não era só isso. Ao seu redor seria erguido um imenso complexo desportivo para abrigar uma grande variedade de competições. Um único Reichssportfeld. “Será tarefa de toda a nação”, sentenciou. Uma prova da capacidade do povo alemão, de sua superioridade cultural e de seu poder cada vez maior. Quando o mundo se reunisse, em 1936, naquela colina com vista para Berlim, contemplaria o futuro não apenas da Alemanha, mas de toda a civilização ocidental.

Werner March teria cinco dias para produzir, em sua prancheta, novos estudos preliminares a serem apresentados ao Führer.

Mais ou menos na mesma hora, em Seattle, Tom Bolles e seus assistentes liberaram os calouros. Os dias já começavam a se encurtar, com o sol se pondo às 17h30 atrás da ponte de Montlake, a leste da garagem de barcos. Em pequenos grupos, os rapazes começaram a se dispersar colina acima de volta ao campus principal. Iam balançando a cabeça e cochichando sobre suas chances de conseguir um lugar na equipe.

Em pé, ouvindo o barulho da água na plataforma flutuante, Al Ulbrickson os observava. Por trás de seu olhar implacável, as engrenagens giravam mais rápido do que de costume naquela tarde. Seu pensamento ainda era assombrado pela desastrosa temporada de 1932. Mais de 100 mil pessoas enfileiradas às margens do lago Washington haviam presenciado a competição anual entre Califórnia e Washington. Um vento forte soprava no momento da largada da prova principal, formando espuma na superfície encrespada do lago. Mal a corrida começou, o barco de Washington começou a fazer água. Já na metade do percurso os remadores se moviam em seus assentos deslizantes chapinhando em vários centímetros de água. Quando a equipe da Califórnia se aproximou da linha de chegada, Washington vinha 18 barcos atrás e a única dúvida era se afundaria ou não antes de cruzá-la. O barco se manteve mais ou menos à tona, mas a derrota foi a pior da história da equipe.

Em junho desse mesmo ano, a guarnição principal de Ulbrickson – o *varsity* da Universidade de Washington – tentara se redimir na regata anual da Associação Interuniversitária de Remo, em Poughkeepsie, Nova York, mas o time da Califórnia o derrotou de novo, dessa vez por cinco barcos. No fim do verão, a 1^a guarnição de Washington fizera uma nova tentativa na seletiva olímpica de Massachusetts, no lago Quinsigamond, sendo eliminada logo nas primeiras etapas classificatórias. Para completar, em agosto Ulbrickson vira o treinador da Califórnia, Ky Ebright, ganhar o prêmio mais cobiçado do esporte – a medalha de ouro nos Jogos Olímpicos de Los Angeles.

Mas os rapazes de Ulbrickson reagiram rápido. Em abril de 1933, uma renovada 1^a guarnição da Universidade se vingou batendo os Cal Bears, campeões olímpicos, em suas próprias águas, o estuário de Oakland. Uma semana depois, ela repetiu o feito derrotando a Califórnia/Berkeley e a UCLA num percurso de 2 mil metros em Long Beach, Califórnia. A Regata de Poughkeepsie de 1933 foi cancelada por conta da Grande Depressão, mas Washington voltou a Long Beach naquele verão para competir com as melhores equipes que o Leste tinha para oferecer – Yale, Cornell e Harvard. Washington bateu Yale por 2,40 metros de vantagem, emergindo como campeã nacional de fato. Ulbrickson declarou à revista *Esquire* que aquela 1^a guarnição de Washington era, de longe, a melhor que ele já reunira. Considerando a história recente e o aspecto promissor de alguns dos calouros que se apresentaram na garagem naquela tarde, Ulbrickson tinha razão de estar otimista em relação à temporada seguinte.

A verdade nua e crua, no entanto, era que nenhum treinador de Washington havia sequer chegado perto de disputar uma Olimpíada. A rivalidade reinante entre as equipes de Washington e da Califórnia tornava ainda mais difícil engolir as duas medalhas de ouro dos Bears. Ulbrickson já estava, portanto, com a cabeça em 1936. O desejo de trazer a medalha de ouro para Seattle era mais do que avassalador.

Para conseguir isso, ele teria que superar uma série de imensos obstáculos. Apesar das derrotas do ano anterior, Ky Ebright, o treinador da Califórnia, continuava sendo um tremendo adversário, considerado o grande mentor intelectual do remo, dono de uma incrível capacidade de ganhar as grandes corridas, aquelas que realmente importavam. Ulbrickson precisava montar uma equipe capaz de derrotar o melhor de Ebright e continuar por cima no ano olímpico. Depois teria que dar um jeito de superar novamente a elite da Costa Leste, particularmente Cornell, Syracuse, Pensilvânia e Colúmbia, no Interuniversitário de Poughkeepsie, em 1936. Em seguida provavelmente enfrentaria Yale, Harvard ou Princeton (universidades que nem se dignavam a aparecer em Poughkeepsie) na seletiva olímpica. Yale conquistara o ouro em 1924. Os clubes de remo do Leste – em especial o Clube Atlético da Pensilvânia e o Clube Atlético de Nova York – com certeza também estariam na disputa das vagas. E, finalmente, para vencer em Berlim ele deveria bater os melhores remadores do mundo: provavelmente os britânicos de Oxford e Cambridge, embora os italianos tivessem perdido o ouro por muito pouco em 1932 e se dissesse que os alemães estavam formando equipes extraordinariamente fortes e disciplinadas sob o novo sistema nazista.

A longa caminhada começaria naquele flutuante, com os rapazes que agora subiam a colina à luz do fim da tarde. Dentre aqueles garotos, precisaria selecionar uma equipe capaz de ir até o último degrau. A chave era descobrir quais deles teriam a força bruta, a resistência quase sobre-humana, a força de vontade inabalável e a habilidade intelectual necessárias para dominar todos os detalhes técnicos do esporte. Além disso, era preciso saber quais teriam, combinado a tudo isso, a qualidade mais importante: a capacidade de renunciar às próprias ambições, de lançar à água o próprio ego e deixá-lo submergir na esteira do barco; de remar não só para si, nem só para a glória, mas para os outros rapazes do barco.



Harry, Fred, Nellie e Joe Rantz, por volta de 1917



CAPÍTULO 2

Esses gigantes da floresta são notáveis. Alguns existem há mais de mil anos, cada um com uma história de séculos de luta pela sobrevivência. Observando-se os anéis de seus troncos, é possível dizer os ciclos por que passaram. Nos anos secos eles quase morreram, pois o crescimento é praticamente imperceptível. Em outros, o desenvolvimento foi muito maior.

– George Yeoman Pocock

Opercurso de Joe Rantz pelo gramado até chegar à garagem de barcos naquela tarde do ano de 1933 foi apenas a última parte de um caminho muito mais longo, difícil e às vezes tenebroso trilhado por ele durante boa parte de seus primeiros anos de vida.

O começo foi razoavelmente promissor, como o segundo filho de Harry Rantz e Nellie Maxwell. Harry era um sujeito alto, com mais de 1,80 metro, mãos e pés avantajados e ossos largos. Tinha um rosto franco e comum, sem qualquer traço marcante, mas de feições regulares e agradáveis. As mulheres o achavam atraente. Olhava direto nos olhos das pessoas com uma expressão simples e sincera. Mas a placidez de seu semblante escondia uma mente excepcionalmente ativa. Apaixonado por dispositivos mecânicos, era inventor convicto, projetista de aparelhos e engenhocas de todos os tipos e um grande sonhador. Adorava resolver problemas complexos e tinha orgulho de criar novas soluções, coisas que jamais passariam pela cabeça dos outros.

Vivendo uma época de triunfos tecnológicos, parecia natural a Harry que um

homem de criatividade e iniciativa pudesse realizar praticamente qualquer coisa. Nessa nova corrida do ouro, ele não seria mero espectador: ainda antes do fim de 1903, projetou e construiu, do começo ao fim, sua própria versão do que seria um automóvel e, para espanto dos vizinhos, saiu com ele orgulhosamente pela rua, usando um leme, em vez de um volante, como direção.

Casou-se em 1899, pelo telefone, maravilhado com essa fascinante invenção que lhe permitia trocar votos com sua noiva em cidades diferentes. Nellie Maxwell era professora de piano, filha de um circunspecto ministro da igreja dos Discípulos de Cristo. O primeiro filho do casal, Fred, nasceu no fim de 1899. Em 1906, em busca de um lugar onde Harry pudesse deixar sua marca no mundo, a jovem família migrou para o Oeste trocando Williamsport, na Pensilvânia, por Spokane, no estado de Washington.

Sob muitos aspectos Spokane não era muito diferente da caótica cidade madeira do século XIX. Localizada num ponto onde o límpido e gelado rio Spokane passava por uma sucessão de pequenas quedas de espuma branca, a cidade era cercada de florestas de pinheiros e imensas áreas rurais. Os verões eram escaldantes e o ar seco recendia ao aroma de baunilha da casca do pinheiro *ponderosa*. No outono, violentas tempestades de poeira escura às vezes chegavam dos trigais ondulantes mais a leste. Os invernos eram gelados e as primaveras, pobres e tardias. Nas noites de sábado, durante o ano inteiro, vaqueiros e lenhadores lotavam os bares e cabarés do centro da cidade, bebiam uísque e saíam cambaleantes pelas ruas, fazendo algazarra.

A chegada da ferrovia Northern Pacific, em fins do século XIX, trazendo dezenas de milhares de americanos ao noroeste do país, elevou rapidamente a população de Spokane para mais de 100 mil habitantes. Ao longo da velha cidade madeira, uma comunidade mais nova e bem-educada começou a surgir. Um próspero centro comercial despontou no lado sul do rio, com imponentes hotéis de tijolinhos, casas bancárias de pedras e uma grande variedade de boas lojas e respeitáveis estabelecimentos mercantis. Ao norte do rio construíram-se bairros novos e bem ordenados de casinhas de madeira com gramados impecáveis. Harry, Nellie e Fred Rantz instalaram-se numa delas, na avenida East Nora 1.023, onde Joe nasceu em março de 1914.

Harry abriu imediatamente uma oficina de fabricação e manutenção de automóveis. Era capaz de consertar praticamente qualquer carro que aparecesse. Sua especialidade, no entanto, era fabricar carros novos, ora montando o popular McIntyre IMP, de um cilindro, ora construindo algum modelo que ele mesmo projetava. Em pouco tempo ele e seu sócio, Charles Halstead, abriram também uma concessionária para vender carros maiores, como Franklins. Com o rápido crescimento da cidade, eles passaram a fazer tantos negócios que mal podiam dar conta na oficina e na loja.

Harry se levantava às 4h30 todas as manhãs para ir à oficina e muitas vezes só

voltava para casa bem depois das 19 horas. Nellie dava aulas de piano para crianças da vizinhança e ficava com Joe durante a semana. Adorava os filhos. Cuidava deles com desvelo, mantendo-os afastados de pecados e excessos. Fred frequentava a escola e, aos sábados, ajudava na oficina. Nas manhãs de domingo, toda a família ia à igreja: Nellie era a pianista principal e Harry cantava no coro. As tardes eram reservadas ao lazer – uma caminhada até o centro da cidade para tomar sorvete, um piquenique às margens do lago Medical, a oeste da cidade, um passeio à beira-rio sob os choupos do parque Natatorium, onde havia também diversões familiares, como partidas de beisebol e passeios de carrossel, e atividades edificantes, como as apresentações da banda de John Philip Sousa no coreto. Era uma vida bastante satisfatória – uma parte, ao menos, do sonho que Harry fora buscar no Oeste.

No entanto, não era bem assim que Joe se lembrava da sua infância. Na verdade, ele guardava na memória um caleidoscópio de imagens fragmentárias, a primeira delas da primavera de 1918, pouco antes de completar 4 anos, com sua mãe ao seu lado numa campina coberta de mato, tossindo violentamente num lenço que se tingia de sangue. Lembrava-se de um médico com uma bolsa de couro preta e do cheiro de cânfora espalhado pela casa; de estar sentado num banco duro de igreja, as pernas balançando no vazio, com a mãe estendida numa caixa lá na frente sem se levantar; do vento da primavera sacudindo a janela de seu quarto na casa da avenida Nora enquanto seu irmão mais velho, Fred, sentado na beirada de sua cama, dizia baixinho coisas sobre a morte, os anjos, a faculdade e o motivo de não poder ir com ele para a Pensilvânia. Lembrava-se também de uma viagem, sozinho num trem durante dias e noites a fio, com o azul das montanhas, o verde dos campos lamacentos, a ferrugem dos pátios ferroviários e o negrume das cidades povoadas de chaminés industriais passando velozmente pela janela. Lembrava-se de um negro gordo e calvo, num impecável uniforme azul, cuidando dele no trem, levando-lhe sanduíches e colocando-o à noite em seu beliche. Lembrava-se do encontro com uma mulher que disse ser sua tia Alma e, logo depois, de uma erupção no rosto e no peito, dor de garganta, febre alta e outro médico com uma bolsa de couro preta; e de semanas intermináveis deitado na cama de um sótão desconhecido, com as venezianas permanentemente abaixadas – nenhuma luz, nenhum movimento, nenhum som exceto o apito solitário de um trem à distância. Sem mamãe, sem papai, sem Fred. Somente o apito ocasional do trem e o quarto estranho girando à sua volta; e um sentimento novo – a angústia, a apreensão, o peso da dúvida e do medo sobre seus ombros frágeis e seu peito sempre congestionado.

Enquanto Joe convalescia da escarlatina no sótão de uma tia que mal conhecera, os últimos restos de seu mundo anterior desapareciam em Spokane. Sua mãe, morta por um câncer na garganta, jazia num túmulo abandonado; Fred fora embora para terminar a faculdade; e seu pai se refugiara em algum lugar do Canadá, destroçado

pelo fim de seu sonho e pela lembrança dos últimos momentos da esposa.

Pouco mais de um ano depois, no verão de 1919, Joe embarcou em outra longa viagem de trem. Tinha 5 anos e retornava ao Oeste a convite de Fred. Durante a estada de Joe na Pensilvânia, Fred se formara e, com apenas 21 anos, conseguira um emprego de superintendente de ensino em Nezperce, estado de Idaho. Arranjara também uma esposa, Thelma LaFollette – uma das gêmeas de uma próspera família de plantadores de trigo da fronteira oriental do estado de Washington. Esperava agora poder dar ao irmão caçula algo que se assemelhasse à vida familiar estável e segura que haviam conhecido antes da morte da mãe e da fuga desesperada do pai. Ao descer à plataforma em Nezperce, no entanto, Joe mal se lembrava de Fred e não sabia quem era Thelma. Pensando ser sua mãe, correu para ela e abraçou-se às suas pernas.

Naquele mesmo outono, Harry Rantz voltou subitamente do Canadá. Adquiriu um terreno em Spokane e começou a construir uma casa nova na esperança de retomar o rumo de sua vida. A exemplo do filho mais velho, sentiu necessidade de uma esposa para fazer da nova casa um lar; e, tal como ele, encontrou exatamente o que procurava numa das gêmeas LaFollette. Aos 22 anos, Thula, irmã de Thelma, parecia uma fada: bonita, esbelta e atraente, tinha um sorriso cativante e lindos cachos negros. O fato de Harry ser 17 anos mais velho não foi impedimento para ele nem para ela. O motivo da atração de Harry era óbvio; o de Thula, menos claro, e até misterioso para a sua família.

Harry devia ter, para Thula, um apelo romântico. Até então ela vivera numa fazenda remota, cercada de vastos campos de trigo, sem nada para entreter-lá, exceto o farfalhar do vento sobre as espigas ressecadas. Ele era alto, bonito, experiente e excepcionalmente criativo em se tratando de mecânica. Tinha uma energia inesgotável e, acima de tudo, o brilho no olhar típico dos visionários. Coisas de que ninguém jamais ouvira falar passavam a ser, em suas palavras, claramente visíveis no futuro.

Foi tudo muito rápido. Harry terminou a casa em Spokane e se casou com Thula em abril de 1921, no estado de Idaho, às margens do lago Coeur d'Alene – para imensa consternação dos LaFollette. Thula se tornou sogra de sua irmã gêmea.

Para Joe, isso significou um novo lar e uma nova adaptação. Ele deixou Nezperce para morar com o pai, que mal conhecia, e sua jovem madrastra.

Por algum tempo, pareceu que sua vida retornara à normalidade. A casa construída pelo pai era espaçosa, iluminada e impregnada do cheiro doce da madeira recém-cortada. Tinha um balanço do lado de fora, com um assento largo o bastante para que ele, o pai e Thula se divertissem juntos nas noites quentes de verão. Ia a pé para a escola, atravessando um pomar de onde às vezes furtava um melão maduro para comer depois da aula. Passava longos dias de verão num terreno baldio das redondezas construindo sofisticados túneis que lhe serviam de refúgio do

calor abrasador e mortalmente seco de Spokane. A nova casa, tal como a do tempo em que sua mãe era viva, estava sempre cheia de música. Harry conservara o bem mais precioso de Nellie, seu piano de cauda, que tocava ao lado de Joe cantando melodias populares como “Ain’t We Got Fun”, “Yaaka Hula Hickey Dula”, “Mighty Lak’ a Rose” e a favorita de Harry, “Yes! We Have No Bananas”.

Por achar vulgares as canções que agradavam a Harry e Joe e não se sentir particularmente feliz com o piano de Nellie em sua casa, Thula se recusava a participar. Era uma violinista excepcional, um talento tão valorizado em sua casa que crescera sem jamais ter tido que lavar os pratos por temor de que seus dedos pudessem ser prejudicados pelo efeito da água e do sabão. Ela e os pais haviam acautelado a certeza de que um dia tocaria numa grande orquestra, em Nova York ou Los Angeles, talvez mesmo em Berlim ou em Viena. À tarde, quando Joe estava na escola e Harry no trabalho, praticava horas a fio sublimes peças clássicas que escapavam pelas janelas e iam amenizar as ruas secas e empoeiradas de Spokane.

Em janeiro de 1922 Harry e Thula tiveram seu primeiro filho, Harry Jr., e em abril de 1923 o segundo, Mike. A essa altura, porém, o tecido da vida doméstica dos Rantz já começara a mostrar sinais de desgaste. Sob as vistas de Harry, o ciclo dos grandes sonhadores ia passando para a história. Henry Ford começara a fabricar automóveis em sua linha de montagem móvel, no que foi logo seguido por outros. Grande capital, produção em massa e mão de obra barata eram as novas palavras de ordem, e Harry estava na parte final dessa equação. Desde o ano anterior ele trabalhava de segunda a sexta numa mina de ouro de Idaho, viajando mais de 200 quilômetros entre o trabalho e sua casa por sinuosas estradas de montanha, às sextas e aos domingos, em seu Franklin conversível quatro portas. Estava satisfeito com o emprego, que lhe garantia um rendimento certo e valorizava seus talentos mecânicos. Para Thula, no entanto, essa mudança significou longas semanas tristes e solitárias em casa, sem ninguém para lhe ajudar nem com quem conversar e sentar-se à mesa do jantar além de três filhos exigentes – um bebê, uma criança pequena e um jovem enteado estranhamente alerta e reservado.

Não muito depois do nascimento de Mike, na calada de uma noite sem lua de um fim de semana, Joe acordou de repente com o cheiro de fumaça e o crepitar de chamas em algum lugar da casa. Numa rápida reação, tirou Harry Jr. da cama pelo braço, pegou o bebê no colo e saiu da casa aos tropeços. Momentos depois, viu seu pai e Thula saírem aturridos, chamando pelos filhos com as roupas de dormir já chamuscadas. Ao ver toda a família em segurança, Harry voltou correndo para dentro de casa. Longos minutos se passaram até sua silhueta surgir na garagem, atrás do piano de cauda – a única coisa que lhe restara de seu casamento com Nellie. Seu rosto banhado de suor era o retrato da aflição. Debruçado sobre o piano com todos os músculos contraídos, ele o empurrou centímetro a centímetro porta a fora até vê-lo a salvo. Foi ao redor dele que Harry Rantz e sua família viram, aterrorizados, sua casa ser totalmente consumida pelo fogo.

Enquanto assistia, sob a luz bruxuleante das chamas, à queda do que restava do telhado de sua casa, Thula Rantz se perguntava por que razão, em nome de Deus, Harry escolhera um piano velho como a única coisa pela qual arriscaria a própria vida. Joe, por sua vez, agora com 9 anos, revivia a mescla de sensações que experimentara pela primeira vez no sótão de sua tia, na Pensilvânia, cinco anos antes – o frio, o medo e a insegurança. O lar, ao que parecia, era mesmo algo com que não se podia contar.

Sem outro lugar para ir, Harry Rantz pôs a família inteira no Franklin e tomou o rumo nordeste, para o campo de mineração onde trabalhava como mecânico especializado desde o ano anterior. Fundada em 1910 por John M. Schnatterly, a mina estava localizada no distante extremo setentrional de Idaho, junto à fronteira com o estado de Montana, onde o rio Kootenai corre para o sul vindo da Colúmbia Britânica. Seu primeiro nome, quando Schnatterly disse ter encontrado um veio do metal rádio, que valia milhões de dólares, fora “Mina de Ouro e Rádio de Idaho”. Quando ficou claro que não havia rádio algum e o governo ordenou que mudasse a sua denominação, Schnatterly não hesitou em rebatizá-la “Mina de Ouro e Rubi de Idaho” muito embora os “rubis” não fossem mais do que pequenas granadas ocasionalmente encontradas entre os rejeitos. No começo da década de 1920, a mina ainda não havia produzido quase nenhum ouro nem rubis, tampouco granadas.

Quase todos os mais de 30 trabalhadores da mina viviam com suas famílias dentro do campo, num assentamento chamado Boulder City. Suas precárias construções – 35 pequenas casas de madeira, toscas e idênticas, com banheiros externos, uma serralheria, uma oficina, um alojamento para solteiros, uma igreja, uma serraria movida a energia hídrica e uma modesta usina hidrelétrica – ficavam encarpitadas numa encosta às margens do córrego Boulder, ligadas entre si por uma rede de passadiços de madeira. Entre os pinheiros de um platô acima do campo ficava a escola – uma cabana de um só cômodo revestida com placas de cedro –, cuja frequência era pouca e irregular por causa da escassez de crianças no campo. Uma estrada de terra com grandes sulcos ziguezagueava morro abaixo até a ponte sobre o rio Kootenai, na fronteira do estado de Montana, além da qual ficavam o armazém e o refeitório da companhia.

Apesar de desolado, para um inventor como Harry o assentamento era o lugar ideal para tentar esquecer Spokane. Toda a sua energia e todos os seus prodigiosos talentos mecânicos eram aplicados na reparação e na manutenção da serra hídrica, da trituradora elétrica, da escavadeira a vapor Marion, de 45 toneladas, além de todo tipo de veículos e máquinas da mina.



Joe com Harry, Thula, Mike e Harry Jr. na Mina de Ouro e Rubi

Para Joe, Boulder City era uma festa. Quando seu pai operava a imensa escavadeira, girando de um lado para outro, Joe se empoleirava na traseira do monstro para brincar de carrossel. Mais tarde Harry construiu, trabalhando durante a noite na oficina da companhia, um quadriciclo que Joe empurrava pela estrada até o alto do morro para descer em alta velocidade, gritando a plenos pulmões pela sucessão de retas e curvas fechadas até o outro lado do rio. Lá chegando, pulava da engenhoca e começava tudo de novo, até ficar escuro demais para enxergar a estrada. Estar em movimento, ao ar livre, com o vento batendo em seu rosto, o fazia se sentir vivo – livre da ansiedade que, desde a morte de sua mãe, parecia o tempo todo à espreita em algum canto de sua mente.

Quando chegou o inverno e a encosta da montanha se cobriu de neve, Harry resgatou o equipamento de soldagem e montou um trenó para Joe escorregar estrada abaixo a velocidades ainda mais assustadoras. Para completar, Joe descobriu um carrinho de mina que corria sobre uma estrutura paralela ao córrego Boulder. Quando não havia ninguém por perto, ele levava Harry Jr. até o alto do morro, ajudava-o a subir no carrinho, dava impulso e os dois desciam, a toda velocidade, berrando de alegria.

Quando não estava descendo o morro, ajudando na trituradora ou estudando na escola, Joe subia as montanhas da Floresta Nacional de Kaniksu, a quase 2 mil metros de altitude, em busca de chifres de veado e outros tesouros, nadava no

Kootenai e cuidava da horta que plantara junto à cerca que delimitava o terreno da cabana de sua família.

Para Thula, no entanto, Boulder City era o lugar mais desolado que poderia existir – insuportavelmente quente e poeirento no verão, úmido e lamacento na primavera e no outono, e imundo praticamente o ano inteiro. O inverno piorava tudo. Em dezembro, um ar gelado descia do vale Kootenai, na Colúmbia Britânica, entrava pelas frestas e pelos buracos de sua frágil cabana e penetrava quaisquer camadas de roupa ou cobertas em que ela tentasse se refugiar. Sobrecarregada com um bebê de colo e uma criança entediada e chorosa, Thula começava a ver seu enteado, cada vez maior e mais incontrolável, como uma indesejável lembrança do famigerado casamento anterior de seu marido. Em nada ajudava o fato de Joe passar horas a fio a dedilhar uma guitarra havaiana, cantando e assobiando as canções cômicas de que ele e seu pai tanto gostavam; tampouco o fato de Harry entrar em casa todo sujo de graxa e serragem, comportamento que teve um fim abrupto numa fria noite em que Thula o empurrou porta afora aos berros: “Tire essa roupa imunda e vá se lavar no rio!”

Obedientemente, Harry se sentou numa tora, tirou as botas e a roupa toda, menos as ceroulas de algodão, e saiu descalço por uma trilha pedregosa até o córrego Boulder. Daí em diante, independentemente da estação e da temperatura, passou a se banhar devidamente no riacho e a entrar em casa com as botas nas mãos e o macacão pendurado no braço.

Na casa dos pais, Thula fora sempre valorizada não apenas por sua beleza – que superava a de sua irmã, Thelma – e seu extraordinário talento com o violino, mas também por seu gosto refinado e sua natureza sensível. Tão sensível que todos na família lhe creditavam uma espécie de sexto sentido, ideia que foi dramaticamente reforçada ao lerem o jornal do dia 15 de abril de 1912 algumas horas depois de Thula ter acordado subitamente durante a noite gritando coisas sobre um iceberg, um imenso navio que afundava e gente pedindo socorro.

Instruída e talentosa, Thula decidira buscar uma vida mais refinada do que a que uma fazenda de trigo poderia lhe oferecer. Perdida em Boulder City, suas poucas relações sociais consistiam agora de ignorantes e rudes esposas de mineiros e lenhadores, uma realidade dolorosa e distante do acalentado sonho de tocar como primeiro violino de uma grande orquestra sinfônica. Nem praticar direito ela podia. No inverno, seus dedos ficavam enrijecidos demais para dançarem no braço do violino e, no verão, tão rachados e doloridos por causa do ar seco de Idaho que mal conseguia segurar o arco. Seu violino ficava quase o tempo todo na prateleira, como que rindo das intermináveis pilhas de louça e fraldas que tinha para lavar – o tipo de coisa que sua irmã Thelma, não ela, crescera fazendo. Agora, Thelma vivia confortavelmente numa bela casa em Seattle. Quanto mais ela pensava na injustiça de tudo aquilo e lamentava o que estava perdendo do mundo lá fora, mais a tensão crescia dentro de casa.

A gota d'água veio numa tarde quente de verão. Grávida do terceiro filho, Thula passara a maior parte da tarde ajoelhada limpando o piso da cabana e sentia as costas latejando de dor. Ao se aproximar a hora do jantar, ela deu início à rotina noturna no fogão: colocar a lenha, tirar o ar frio da chaminé e alimentar a chama até conseguir fogo suficiente. A fumaça queimava-lhe os olhos. Acesa a chama, pôs-se a pensar no que iria preparar para aquela noite. Com o limitado orçamento e a escassa variedade de alimentos disponíveis no armazém da companhia, era difícil servir uma refeição decente todas as noites e mais ainda conservá-la ali tempo suficiente para que seus filhos pudessem comer: Joe, crescendo rapidamente, devorava a comida antes que Thula tivesse acabado de colocá-la na mesa. Ela sempre tinha medo de que não fosse sobrar comida para os próprios filhos.

Irritada por não saber o que fazer, começou a mover as panelas em cima do fogão para abrir espaço quando ouviu de repente, do lado de fora, um grito seguido de um choro longo e doído. Era a voz de Mike. Thula deixou as panelas sobre o fogão e saiu em disparada pela porta da frente.

Joe estava no jardim, agachado, cuidando da horta. Para ele, a horta era uma imensa fonte de orgulho, uma espécie de santuário sob sua guarda. Quando levava para casa uma cesta de tomates frescos ou uma braçada de espigas de milho, e à noite os via na mesa do jantar, sentia estar contribuindo com a família, ajudando Thula e compensando, quem sabe, tudo o que tivesse feito recentemente para irritá-la. Naquela tarde, ele arrancava as ervas daninhas da horta quando, ao se virar um momento, deu com Mike, então com um ano e meio, tentando imitá-lo arrancando do chão, todo feliz, cenouras ainda não crescidas. Furioso, ele se virou e gritou com Mike, que soltou um berro. No instante seguinte, Joe olhou para a varanda e viu Thula, com o rosto vermelho de raiva. Ela desceu a escada, apanhou Mike do chão, levou-o para dentro e bateu a porta.

Quando Harry chegou do trabalho naquela noite, Thula já o esperava na porta de casa para exigir que levasse Joe até os fundos, fora de sua vista, e lhe desse uma surra. O marido se limitou a dar-lhe uma bronca. Ela explodiu com o que considerou falta de disciplina e disse que estava desesperada, que se sentia numa prisão e que não viveria mais sob o mesmo teto que Joe. Era ele ou ela. O menino tinha que ir embora para que ela continuasse naquele lugar esquecido por Deus. Incapaz de apaziguá-la e de aceitar a ideia de perder uma segunda esposa, subiu e disse ao filho que ele precisaria sair de casa. Joe tinha 10 anos.

Na manhã seguinte, bem cedo, Harry o levou até a escola. Chegando lá, deixou o filho sentado na escada e foi falar com o professor. Joe ficou esperando sob o sol da manhã, desenhando círculos no chão com um pedaço de pau e fitando melancolicamente um pássaro azul que se empoleirara num ramo de árvore e começara a chilrear para ele, como que a repreendê-lo. Depois de um longo tempo, o pai e o professor saíram e apertaram as mãos. Havia chegado a um acordo. Em troca de um lugar para dormir na escola, Joe teria que juntar gravetos e cortar lenha

suficiente para abastecer, dia e noite, a imensa lareira da escola.

Assim começou o exílio de Joe. Como Thula não lhe dava mais comida, todas as manhãs antes da aula, e à noite também, ele descia ao refeitório para ajudar a cozinheira da companhia, Mãe Cleveland, em troca de café da manhã e jantar. Seu trabalho era carregar as pesadas bandejas de comida – pratos cheios de panquecas e bacon de manhã, nacos de carne e batatas fumegantes à noite – da cozinha ao refeitório, onde mineiros e madeireiros de macacões sujos ocupavam longas mesas cobertas com papel de embrulho branco, falando alto e comendo com voracidade. Quando acabavam de comer, Joe levava os pratos sujos para a cozinha. À noite, subia o morro até a escola para cortar madeira, fazer as tarefas escolares e dormir da melhor maneira possível.

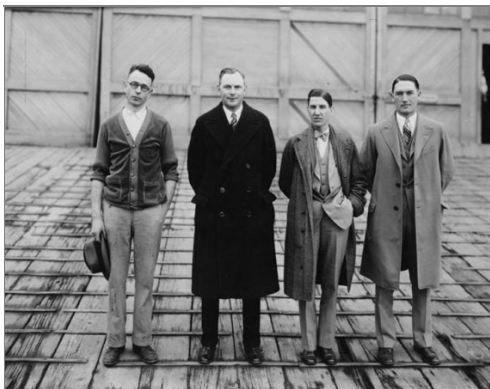
Joe tinha abrigo e comida, mas seu mundo ficara sombrio, limitado e solitário. Não havia, no campo, garotos da sua idade com quem fazer amizade. Seus companheiros mais próximos – os únicos desde que se mudara para Boulder City – eram seu pai e Harry Jr. Morando agora na escola, ele sentia falta da época em que os três formavam uma espécie de frente de resistência ao crescente mau humor de Thula, em que fugiam para trás da cabana para jogar bola entre os pinheiros e brincar na terra ou se sentavam ao piano para batucar suas músicas favoritas quando ela não estava por perto; dos momentos em que ficava sozinho com o pai, na mesa da cozinha jogando cartas enquanto Thula praticava violino, ou embaixo do capô do Franklin apertando e ajustando as peças do motor enquanto Harry lhe explicava a finalidade e a função de cada uma. Acima de tudo, sentia saudade das noites em que ele e o pai se sentavam na varanda da cabana para olhar o incrível turbilhão de estrelas brilhando na escuridão absoluta do céu de Idaho, respirando o ar gelado à espera de uma estrela cadente para fazer pedidos.

“Continue olhando”, dizia o pai, “e fique atento. Nunca se sabe quando alguma vai cair. A gente só não consegue vê-las quando para de olhar.”

O garoto cresceu depressa naquele verão, sobretudo na vertical, embora as caminhadas morro acima e morro abaixo tivessem lhe dado massa muscular nas pernas e coxas, e o manejo cotidiano do machado na escola e o transporte de bandejas no refeitório houvessem começado a esculpir a parte superior de seu corpo. Comia com entusiasmo à mesa de Mãe Cleveland, mas sempre queria mais. A comida não passava muito tempo longe dos seus pensamentos.

Certo dia de outono, o professor levou Joe e os outros alunos à floresta para uma aula prática de história natural. Pararam diante de um velho tronco apodrecido, onde crescia um grande fungo branco – um bulbo compacto e carnoso de bordas rugosas e recortadas. O professor o colheu, ergueu-o no ar e anunciou tratar-se de um cogumelo couve-flor, *Sparassis radicata*, não apenas comestível, mas delicioso quando cozido em fogo brando. Para Joe, a notícia de que era possível encontrar comida de graça em tocos de árvores foi uma revelação. Naquela mesma noite, deitado em seu beliche a olhar para as vigas do teto, ele se deu conta de que a

descoberta do fungo continha uma lição muito maior do que qualquer uma aprendida em uma mera aula de ciências. Quem mantém os olhos bem abertos pode encontrar coisas valiosas nos lugares mais improváveis. O segredo era aprender a reconhecer uma coisa boa quando a visse, por mais estranha ou inútil que parecesse à primeira vista e independentemente de quem a tivesse ignorado e deixado para trás.



George Pocock, Rusty Callow, Ky Ebright e Al Ulbrickson



CAPÍTULO 3

À sua maneira, todo bom treinador de remo ensina aos seus homens a autodisciplina necessária para obter o máximo da mente, do coração e do corpo. Por isso, a maioria dos ex-remadores lhe dirá que foi no barco de corrida que aprendeu as lições mais importantes de sua vida, e não em sala de aula.

– George Yeoman Pocock

O remo competitivo é uma atividade de extraordinária beleza precedida por castigos brutais. Ao contrário da maioria dos esportes, que se vale fundamentalmente de grupos musculares específicos, o remo utiliza, de forma intensa e repetida, quase a totalidade dos músculos do corpo. E as exigências musculares do remo não se dão a intervalos irregulares, mas em rápida sequência, durante um período prolongado, repetidamente e sem trégua. Certa ocasião, depois de assistir a um treino dos calouros de Washington, o jornalista Royal Brougham, do *Seattle Post-Intelligencer*, admirado com a severidade do esporte, observou: “Numa prova de remo não há pedido de tempo nem intervalo para beber água ou tomar fôlego. O sujeito tem que ficar o tempo todo com os olhos grudados no pescoço vermelho e suado do companheiro à sua frente e remar até que alguém lhe diga que acabou (...). Amigo, o remo não é esporte para molengas.”

No remo, os músculos dos braços, pernas e costas – quadríceps, tríceps, bíceps, deltoides, grandes dorsais, abdominais, isquiotibiais e glúteos, principalmente – fazem a maior parte do trabalho pesado, impelindo o barco à frente contra a resistência implacável da água e do vento. Enquanto isso, dezenas de pequenos

músculos do pescoço, dos punhos, mãos e pés se encarregam da sintonia fina que garante o balanceamento do corpo, necessário para conservar o delicado equilíbrio que mantém nivelado o barco de 60 centímetros de largura – a largura aproximada da cintura de um homem. O resultado desse trabalho muscular de grande e pequena escala é a queima de calorias e o consumo de oxigênio a taxas inigualadas por qualquer outra atividade humana. Fisiologistas calcularam que uma prova de remo de 2 mil metros – o padrão olímpico – impõe uma sobrecarga fisiológica equivalente à da disputa de duas partidas de basquete consecutivas, e em não mais do que seis minutos.

Numa competição de alto nível, remadores bem preparados devem ser capazes de inalar e consumir nada menos do que oito litros de oxigênio por minuto; a média entre os homens é de quatro a cinco litros. Remadores olímpicos conseguem aspirar e processar a mesma quantidade de oxigênio que um cavalo de corrida puro-sangue. Cabe observar, no entanto, que essa extraordinária taxa de consumo de oxigênio só é útil até certo ponto. Ainda que 75% a 80% da energia produzida por um remador numa prova de 2 mil metros seja energia aeróbica alimentada por oxigênio, as corridas sempre começam, e geralmente terminam, com fortes sprints – tiros ou arrancadas que demandam níveis de produção de energia muito superiores aos da capacidade normal do corpo, qualquer que seja a absorção de oxigênio. O corpo passa, então, a gerar energia anaeróbica, produtora, por sua vez, de grandes quantidades de ácido láctico, que se acumulam rapidamente no tecido muscular. O resultado é que os músculos começam a gritar de dor pouco depois da largada e vão assim até linha de chegada.

E não são só os músculos que gritam. A ossatura a que todos esses músculos estão ligados também está sujeita a enormes pressões e tensões. Sem treinamento e condicionamento físico adequados – às vezes até com eles – remadores de alto nível tendem a sofrer de uma grande variedade de problemas nos joelhos, quadris, ombros, cotovelos, costelas, pescoço e, acima de tudo, na coluna vertebral. São lesões e queixas que vão de bolhas a tendinites severas, além de bursite, deslocamento de vértebras, lesões do manguito rotador e fraturas por estresse, sobretudo das costelas.

O denominador comum de todos esses distúrbios são as dores lancinantes. E essa é, talvez, a primeira e mais importante coisa que um candidato a remador tem que aprender sobre o remo de competição em alto nível. A questão não é se vai doer nem quanto vai doer, mas o que você vai fazer e como vai reagir quando a dor tomar conta do seu corpo.

Tudo isso logo ficou muito claro para Joe Rantz e os demais candidatos à guarnição de calouros da Universidade de Washington no outono de 1933.

Todas as tardes, depois da aula, Joe fazia a longa caminhada até a garagem de barcos, vestia a camiseta e o calção e ia para o ritual diário da pesagem, que tinha por objetivo lembrar aos rapazes que cada quilo que entrava no barco tinha que ser

justificado em termos de energia produzida e assegurar que nenhum deles ficasse abaixo do peso por excesso de treinamento. Depois de consultar, na lousa, a guarnição a que fora designado no dia, Joe se juntava ao grupo reunido na rampa em frente à garagem para ouvir as instruções do treinador Bolles.

Nas primeiras semanas, Bolles tratou de um tema diferente a cada dia, dependendo de fatores tão imprevisíveis quanto o tempo em Seattle e os desacertos técnicos observados no treino anterior. Joe logo percebeu, no entanto, que sempre havia dois temas principais (e interligados) nessas preleções. Os rapazes eram alertados para o fato de que o caminho que haviam escolhido era inimaginavelmente difícil; que o corpo e o caráter de cada um seriam colocados à prova nos meses seguintes; que poucos entre eles – somente os que mostrassem resistência física e força mental quase sobre-humanas – levariam o “W” estampado no peito; e que a maioria desistiria antes das festas de fim de ano, talvez para praticar esportes menos exigentes do ponto de vista físico e mental, como o futebol americano. Mas Bolles costumava falar também sobre experiências que mudaram as vidas das pessoas. Acenava com a perspectiva de cada um se tornar parte de algo maior do que si, de encontrar em seu interior algo que ainda não sabia possuir e de passar da infância à idade adulta. Às vezes ele mudava o tom de voz para comentar os momentos quase místicos – de orgulho, júbilo e profunda afeição pelos companheiros de equipe – que os remadores viviam na água, momentos que eles iriam guardar para contar aos netos quando envelhecessem. Momentos que até os deixariam mais perto de Deus.

Ocasionalmente, nessas preleções, os rapazes notavam que alguém, ao fundo, os observava em silêncio, ouvindo tudo com atenção. Era um homem de seus 40 anos, alto como quase todos os que estavam na rampa, com óculos de armação grossa e olhos sagazes e penetrantes. Tinha testa grande e usava um estranho corte de cabelo – comprido e ondulado na parte de cima, porém cortado logo acima das orelhas – que aumentava suas orelhas e dava a impressão de ter uma cuia na cabeça. Usava quase que invariavelmente um avental de carpinteiro, coberto de serragem vermelha e aparas de cedro. Falava com um nítido sotaque britânico da alta sociedade e uma entonação característica de Oxford ou Cambridge. Vários rapazes sabiam que ele se chamava George Pocock e construía barcos de corrida no sótão da garagem, não somente para Washington, mas para equipes de remo de todo o país. Nenhum deles, porém, sabia ainda que muito do que acabavam de ouvir da boca de Bolles – o coração e a alma de suas palavras – tinha origem na tranqüila filosofia e nas profundas reflexões daquele britânico.

Quase se pode dizer que George Yeoman Pocock nasceu com um remo nas mãos. Veio ao mundo no dia 23 de março de 1891, em Kingston upon Thames, diante de uma das melhores águas para a prática do remo que existem no mundo. Descendia de uma longa linhagem de construtores de barcos: seu avô paterno ganhava a vida – como, durante séculos, seus antecessores – fabricando barcos a remo para os

barqueiros profissionais que prestavam serviços de balsa e táxi marítimo no rio Tâmisa, em Londres.

O avô materno de Pocock também trabalhara no negócio da construção naval, projetando e construindo uma grande variedade de pequenas embarcações, entre elas a *Lady Alice*, especialmente projetada para que Henry Stanley fosse à procura do Dr. David Livingstone na África Central em 1874. Seu tio Bill construía o primeiro barco de corrida sem quilha em sua oficina sob a Ponte de Londres. Seu pai, Aaron, construía barcos de corrida para o colégio Eton, onde os rapazes das famílias abastadas disputavam provas de remo desde a década de 1790. Foi na garagem de barcos do Eton, na margem do Tâmisa oposta ao imponente castelo de Windsor, que George cresceu. Aos 15 anos ele se tornou formalmente aprendiz de seu pai e, durante os seis anos seguintes, trabalhou ao lado dele na construção de tudo o que era necessário para conservar e ampliar a frota de barcos de corrida do Eton.

Mas George não apenas construía barcos como aprendeu a remá-los – e muito bem. Estudou com afinco o estilo dos barqueiros do Tâmisa – caracterizado por remadas curtas, mas potentes, com pegadas e finais rápidos – e o adaptou às corridas. O estilo desenvolvido por ele em pouco tempo se mostrou superior à remada longa que tradicionalmente se ensinava no Eton. Os aristocratas que ficavam no Tâmisa após os treinos da faculdade descobriram que George e seu irmão, Dick, inferiores a eles na escala social, invariavelmente os deixavam para trás em seu barco. Em pouco tempo os irmãos Pocock começaram a dar aulas informais de remo a gente como o jovem Anthony Eden, o príncipe Prajadipok do Sião e o lorde Grosvenor, filho do duque de Westminster.

George Pocock, por sua vez, também aprendeu com os rapazes bem-nascidos do Eton. Por natureza, ele era inclinado a fazer tudo a que se propunha da maneira mais perfeita – dominar cada uma das ferramentas que lhe caía nas mãos na oficina do pai, remar do modo mais eficiente possível, construir os barcos de corrida mais elegantes e de melhor desempenho. Agora, sentindo na pele o tormento das distinções de classe na Grã-Bretanha e ponderando a diferença entre o modo como ele e seu pai falavam e o modo como os outros falavam com eles, decidiu trocar seu sotaque *cockney* natural pela fala “educada” dos rapazes a quem servia. E, para surpresa de quase todos, conseguiu. Sua voz clara logo se destacou na garagem de barcos, não como afetação, mas como questão de orgulho e demonstração de seu profundo compromisso com a beleza, a precisão e o que viria a ser uma busca permanente por seu ideal.

Impressionado com a perseverança de George e sua capacidade na água, seu pai o inscreveu numa corrida profissional, a Sportsman Handicap, em Putney on Thames, quando ele tinha 17 anos. Disse ao filho que ele poderia construir seu próprio barco para a disputa na garagem do Eton e deu-lhe alguns conselhos que George nunca esqueceu: “Ninguém vai perguntar *quanto tempo* foi preciso para construí-lo; só irão perguntar *quem* o construiu.”

Com todo cuidado, calma e rigor, George construiu, então, um *skiff* de pinho norueguês e mogno com o qual conseguiu o primeiro lugar no pódio em Putney on the Thames, derrotando, em três provas eliminatórias, um total de 58 adversários. Voltou para casa com 50 libras em dinheiro – uma pequena fortuna. Pouco tempo depois, seu irmão, Dick, o superou, conquistando o maior troféu do remo: nada menos do que o bicentenário Doggett's Coat and Badge.

George treinava para buscar a vitória na Doggett's Coat and Badge quando, no fim de 1910, seu pai foi demitido do emprego no Eton por conta da fama de ser demasiado tolerante com os homens que trabalhavam para ele. Privado de seus meios de subsistência, ele buscou trabalho na zona portuária de Londres. George e Dick, não querendo ser um fardo para o pai, decidiram emigrar para o Canadá ocidental, onde se dizia ser possível ganhar 10 libras por semana trabalhando na floresta. Fizeram as malas, juntaram suas ferramentas, compraram passagens de terceira classe para Halifax com o dinheiro ganho nas corridas e, a bordo do vapor *Tunisian*, partiram de Liverpool.

Duas semanas depois, em 11 de março de 1911, após atravessar o Canadá de trem, os Pocock chegaram a Vancouver com 40 dólares canadenses no bolso. Atordoados, sujos e famintos, eles caminharam da estação ao centro da cidade sob uma chuva fria e melancólica. George completava 20 anos naquele dia. Dick era um ano mais velho. Inesperadamente à deriva no mundo, sem saber o que iriam fazer em seguida, eram forasteiros numa primitiva cidade de fronteira totalmente diferente do ambiente austero mas confortável do Eton. Embora dentro dos domínios do rei, sentiram-se em outro planeta. Acharam um quartinho num edifício de alvenaria no centro da cidade por 18 dólares semanais e saíram imediatamente à procura de trabalho. Com apenas duas semanas de aluguel nos bolsos, pegaram o primeiro que apareceu: Dick como carpinteiro no hospital psiquiátrico da localidade vizinha de Coquitlam e George num campo de exploração madeireira no rio Adams, fora de Vancouver, onde se esfalfava subindo e descendo a montanha para satisfazer o insaciável apetite de um guincho a vapor por lenha e água. Depois de um mês serrando madeira e carregando baldes de água da margem do rio até o guincho, ele retornou a Vancouver e conseguiu, nos estaleiros, um emprego relativamente leve que não lhe exigia acompanhar o ritmo de uma máquina a vapor. Mas era um trabalho cruel e perigoso, que lhe custou dois dedos.

Em 1912 as coisas começaram a melhorar para os Pocock. Informado da reputação que tinham na Inglaterra, o Clube de Remo de Vancouver encomendou-lhes a construção de dois *single skiffs* por 100 dólares cada. Instalados num galpão flutuante abandonado a 50 metros da costa em Coal Harbour, eles iniciaram o que viria a ser o trabalho de suas vidas – fabricar magníficos barcos de corrida. Trabalhavam sem parar na oficina, na parte de baixo, parando somente à noite para dormir no andar de cima, onde não havia calefação.

As condições eram terríveis. A luz do dia atravessava o telhado e o vento e a

chuva penetravam as enormes frestas das paredes de madeira. Tomavam banho pulando da janela do quarto na água gelada e salgada da baía. Para beber água, tinham que remar até uma fonte pública no parque Stanley. Às vezes o galpão se soltava da âncora durante a noite e ficava à deriva na baía de Vancouver, entre os transatlânticos que chegavam e partiam. Na maré baixa ele se assentava sobre um banco de lama, com 25 graus de inclinação de um lado a outro. Na alta, as toras flutuantes que sustentavam a construção permaneciam ancoradas à lama. George descreveu, mais tarde, sua rotina diária: “Quando a água entrava na oficina nós nos refugiávamos no quarto lá em cima e tentávamos prever o que viria a seguir. A certa altura, as toras se soltavam da lama, rangendo e rugindo, e a construção subia, como um submarino que emerge à superfície, derramando água por todos os lados. Podíamos, então, voltar a trabalhar – até a próxima mudança da maré.” Apesar de tudo, a tarefa foi concluída e, em pouco tempo, a fama deles se espalhou pelo país, garantindo novas encomendas. Em meados de 1912, os irmãos Pocock, de 20 e 21 anos, começaram a sentir o gosto da terra firme sob os pés.

Foi então, num dia cinzento e tempestuoso, que George Pocock viu, pela janela da oficina, um sujeito grande e desengonçado, com uma cabeleira ruiva já meio grisalha solta ao vento, remando “feito um caranguejo desnordeado”. O sujeito parecia estar tentando chegar à oficina, mas seu progresso estava sendo quase nenhum. As remadas eram tão canhestras e ineficazes que os Pocock acharam que ele devia estar bêbado. Foram, então, buscar um gancho para fregar o barco. Com todo cuidado, trouxeram-no à oficina. Ele sorriu, estendeu a mão enorme e disse, com voz retumbante: “Meu nome é Hiram Conibear. Sou o treinador da equipe de remo da Universidade de Washington.”

Conibear – que viria a ser chamado de pai do remo de Washington – tornara-se treinador não por ter algum conhecimento sobre o remo, mas por não haver ninguém disponível para assumir o cargo. Fora ciclista profissional numa época em que oito homens montavam numa bicicleta de múltiplos assentos para disputar, em acidentadas pistas de terra, corridas improvisadas que terminavam muitas vezes em espetaculares e sangrentas colisões. Passou a ser preparador físico de futebol universitário e atletismo e, mais recentemente, da equipe do Chicago White Sox, campeã mundial de beisebol de 1906. Ao chegar à Universidade de Washington, em 1907, contratado como técnico de atletismo e preparador físico da equipe de futebol americano, sua única experiência no remo fora um treinamento de quatro semanas, no verão de 1905, com um barco de quatro remos no lago Chautauqua, em Nova York. Mesmo assim, em 1908 ele passou a ocupar, por absoluta falta de alternativa, o posto de treinador de remo de Washington em substituição a dois voluntários.

Conibear, segundo aqueles que o conheciam bem, era “simples, direto e destemido”. Ele assumiu a nova tarefa com um prazer característico – que George Pocock chamou, mais tarde, de “ardente entusiasmo”. Na falta de uma lancha de treinador, ele corria de um lado para outro à beira do lago Washington gritando,

com um megafone, uma mescla de gíria de beisebol, terminologia de remo e uma enorme variedade de exuberantes palavrões. Xingava tanto, tão alto e de um modo tão criativo que os moradores das margens do lago foram reclamar com a Universidade. Convencido de que a instrução do remo precisava ser mais científica, decidiu estudar livros de anatomia e textos de física. Apropriou-se de um esqueleto humano do laboratório de biologia, prendeu-o ao assento de um barco, amarrou suas mãos a um cabo de vassoura e pôs-se a observar atentamente seus movimentos enquanto os estudantes que o auxiliavam o manejavam para simular vários tipos de remadas. Convencido de que estava no rumo certo em relação à mecânica do esporte, voltou sua atenção para os barcos. Washington só contava com barcos caseiros, muitos deles notavelmente redondos, vagarosos e sujeitos a se partir quando remados com força. Um deles era tão roliço e instável que Homer Kirby, timoneiro da equipe de 1908, dizia que para mantê-lo nivelado era preciso que os tripulantes repartissem o cabelo bem no meio e mascassem o tabaco dividindo-o por igual entre as bochechas.

O que Conibear queria agora eram barcos como os que se fabricavam na Inglaterra – longos, esbeltos e elegantes. Barcos velozes. Quando soube que dois construtores de barcos ingleses tinham fixado residência um pouco ao norte, em Vancouver, foi atrás deles.

Ao encontrar a oficina flutuante em Coal Harbour, ele disse aos Pocock que planejava criar uma marinha inteira de barcos a remo. Queria comprar uma frota, talvez uns 50, certamente não menos do que 12 barcos de oito remos. Queria que os Pocock se mudassem imediatamente para Seattle. Eles teriam uma oficina no campus – seca e em terra firme – onde construiriam a frota.

Atônitos, mas encantados com o tamanho da potencial encomenda, os Pocock visitaram Seattle e, em seguida, telegrafaram ao pai, na Inglaterra, dizendo-lhe que fosse correndo para Washington porque eles haviam arranjado trabalho suficiente para os três. Só quando Aaron já estava a caminho, no meio do Atlântico, foi que George e Dick receberam uma carta circunspecta de Conibear admitindo que sua oferta fora prematura. Ele só tinha dinheiro para comprar um barco, não 12. Ao receber a má notícia, Aaron respondeu aos seus filhos secamente: “Você deviam ter lembrado que o Sr. Conibear é americano.”

Apesar das expectativas radicalmente reduzidas, os Pocock foram abrigados no campus de Washington, e Hiram Conibear começou a perceber que George Pocock era muito mais do que um qualificado construtor de barcos. Ao ver os remadores de Washington na água, George imediatamente identificou, na mecânica de suas remadas, falhas que nem um milhão de testes com um esqueleto poderiam corrigir. Relutante em dar conselhos a quem não os pedira, ficou calado. Mas quando Conibear começou a lhes pedir opiniões sobre a técnica de seus pupilos, George foi se abrindo. Para começar, ensinou os fundamentos da remada que aprendera na infância com os barqueiros do Tâmesa e transmitira aos rapazes do Eton. Conibear

ouviu com interesse e aprendeu rapidamente. Dessas conversas, logo surgiu o que veio a ser chamado de “remada Conibear”. Sua inclinação para trás era menor, sua pegada mais rápida e sua puxada mais curta, porém mais potente. Os remadores ficavam mais eretos ao final da remada, prontos para deslizar para a frente e começar a seguinte com mais rapidez e menos dificuldade e incômodo. Nitidamente diferente da remada que havia muito se praticava nas escolas do Leste (e no Eton), com sua exagerada inclinação e sua longa recuperação, ela quase imediatamente começou a render a Washington as suas primeiras vitórias significativas. Em pouco tempo, as próprias escolas do Leste começaram a observar a “remada Conibear” e a tentar descobrir como algo tão heterodoxo podia ser tão bem-sucedido.

Conibear faleceu poucos anos depois, em 1917, ao subir num galho alto de uma árvore do seu quintal para pegar uma ameixa e cair de cabeça. A essa altura, Washington já se tornara um competidor sério na Costa Oeste, adversário digno das Universidades de Stanford, da Califórnia e da Colúmbia Britânica, a caminho de se tornar, no remo, o que Conibear sempre sonhara: “a Cornell do Pacífico”.

Depois da Primeira Guerra Mundial, Dick Pocock se mudou para a Costa Leste atendendo a um convite da Universidade de Yale para construir seus barcos. George permaneceu em Seattle, para onde começaram a afluir, de todo o país, encomendas de barcos de qualidade. Nas décadas seguintes, uma sucessão de treinadores e equipes de Washington aprendeu que o inglês que trabalhava em silêncio no sótão da garagem de barcos da universidade tinha muito a lhes ensinar sobre o remo. Ele passou a ser visto como um tipo raro, um expert do remo. Ninguém se igualava a ele na compreensão dos detalhes do esporte – a física da água, da madeira e do vento e a biomecânica dos músculos e dos ossos.

A influência de Pocock, porém, não se limitou ao seu domínio do lado técnico do esporte. Na verdade, só começou aí. Observando, ao longo dos anos, sucessivas garnições de remadores e o esforço desses rapazes fortes e orgulhosos para dominar as sutilezas do esporte, estudando-os e trabalhando com eles, aconselhando-os e ouvindo-os declarar seus sonhos e confessar suas deficiências, George Pocock também aprendeu muita coisa sobre seus corações e suas almas. Aprendeu a ver esperança naqueles que já a haviam perdido e a perceber a habilidade onde ela era obscurecida pelo ego ou pela ansiedade. Compreendeu a fragilidade da segurança e o poder redentor da confiança. Detectou a resistência da delicada teia de afeto que às vezes se formava entre os rapazes, fosse uma dupla ou uma equipe inteira, esforçando-se ao máximo para fazer seu melhor. Em suma, passou a compreender que esses vínculos quase místicos de confiança e afeto, quando corretamente alimentados, eram capazes de elevar uma tripulação a níveis inusitados, de transportá-la a um patamar em que nove rapazes se tornavam uma coisa só – algo indefinível, tão em sintonia com a água, a terra e o céu que o esforço de remar era substituído pelo êxtase; algo raro e sagrado a se almejar com devoção. Nos anos decorridos desde sua chegada ao remo de Washington, George Pocock se tornou, em

silêncio, seu sumo sacerdote.

Anos mais tarde, um timoneiro de Washington resumiria da seguinte maneira o sentimento das centenas de rapazes que ele influenciou: “À sua presença, os remadores de Washington sempre se punham de pé, pois ele simbolizava aquilo que leva os filhos de Deus a ficarem de pé.”

Todos os dias, depois que Tom Bolles encerrava a preleção e George Pocock retornava à oficina no sótão da garagem, os rapazes pegavam os longos remos de pás brancas em seus suportes, levavam-nos até a água e se preparavam para remar. Nem de longe prontos para adentrar o delicado recinto de um barco de corrida, todos tinham que aguardar a sua vez de embarcar no *Old Nero*, o venerável barco de iniciação da universidade. Com fundo chato, um longo passadiço longitudinal e lugar para 16 novatos, ele servia como campo de provas de calouros desde 1907, pouco depois de o programa de remo de Washington surgir.

Enquanto os calouros de 1933 se debatiam com seus remos, Tom Bolles e Al Ulbrickson, de terno cinza de flanela e chapéu, caminhavam de um lado para outro no passadiço do *Old Nero*. Ulbrickson se limitava a observar os rapazes, em silêncio, para avaliá-los. Bolles, ao contrário, berrava instruções o tempo todo – para segurarem o remo da forma correta, acertarem o ângulo da lâmina na água, endireitarem as costas, dobrarem os joelhos, esticarem os joelhos, puxarem com mais força num momento, afrouxarem no seguinte. Era atordoante e exaustivo. A função do *Old Nero* era, em parte, dissuadir aqueles que, por temperamento, não eram talhados para o esporte e fazê-los cair na real antes de saírem quebrando remos e barcos de corrida que custavam muito dinheiro. Mesmo se esforçando até quase perder o fôlego, os rapazes mal conseguiam empurrar o *Old Nero*, lenta e erráticamente, pelo Canal em direção às águas encrespadas do lago Washington. Na luta para absorver tudo e sincronizar seus esforços, a única constante era o medo de cometer algum erro crasso da longa lista de Bolles.

Ninguém precisou, no entanto, levar bronca para aprender que se as pás dos remos afundassem demais na água, com o ângulo errado, em descompasso com os outros, ou se ficassem submersas por uma fração de segundo extra no final da remada, só iam conseguir enforcar o remo – “pegar caranguejo”, como se dizia. O remo ficaria irremediavelmente preso na água, imobilizado como se um gigantesco crustáceo tivesse emergido das profundezas e se agarrado à pá com toda força. O *Old Nero* iria em frente, o remo não. Seu operador levaria um tranco violento no peito e cairia do assento ou, se não soltasse o remo a tempo, seria catapultado para dentro da água. Para todos eles, portanto, cada remada representava o perigo de uma humilhação pública espetacular, molhada e gelada.

De todo o grupo de calouros, o único que já havia remado alguma vez na vida era Roger Morris. Antes da Grande Depressão, sua família residira numa pequena casa de madeira no lado ocidental da ilha Bainbridge, no estuário de Puget. Quando

menino, Roger passava o verão remando em Manzanita, uma linda enseada azul abrigada do vento pelas montanhas Olympic. Alto e forte, Roger era capaz de ir com seu barco tão longe quanto quisesse, o que ficara provado quando, aos 12 anos, remou 25 quilômetros por causa de uma dor de dente até o conforto de sua casa no bairro de Fremont, em Seattle, onde entrou para total assombro de sua mãe. A bordo do *Old Nero*, porém, Roger logo percebeu que seu estilo livre de remar atrapalhava mais do que ajudava quando o negócio era dominar as técnicas do remo de competição que Tom Bolles e Al Ulbrickson ensinavam na década de 1930.

A verdade é que nenhum dos calouros achou fácil dominá-las. Para conseguir uma remada minimamente suave e potente, eles tinham que aprender a executar uma série de movimentos sincrônicos cuidadosamente coordenados. O remador se sentava de frente para a popa do barco com o tronco curvado sobre os joelhos, os braços estendidos à frente e as duas mãos agarradas ao cabo do remo. Na primeira fase da remada – a *pegada* – ele deixava a pá entrar na água e inclinava o tronco com força para trás, na direção da proa, mantendo as costas totalmente retas. Quando os ombros atingiam a vertical do tronco, ele dava início à *puxada* mandando as pernas à frente e fazendo o carrinho deslizar enquanto trazia o remo em direção ao peito, contra a resistência da água, com toda a força combinada dos músculos do braço, das costas e das pernas. Com o remo junto ao peito, ele atingia a máxima inclinação do corpo para trás, um ângulo de cerca de 15 graus em relação à vertical. Na fase seguinte, a *finalização*, ele deixava as mãos caírem até a linha da cintura e tirava a pá de dentro da água de forma rápida e incisiva, girando o pulso da mão mais próxima à água para colocar a lâmina paralela à superfície. Para iniciar a *recuperação*, era preciso girar os ombros para a frente, empurrar o remo com os braços na direção da popa e puxar os joelhos na direção do peito, impelindo o corpo para a frente sobre o carrinho de volta à posição inicial, o tronco curvado sobre os joelhos. Com o barco deslizando à frente, o remador girava outra vez o cabo do remo, recolocando a pá em posição perpendicular à superfície para a próxima pegada, deixava-a entrar na água no mesmo instante que o faziam todos os outros e repetia todo o procedimento quantas vezes fossem necessárias, no ritmo exigido pelo timoneiro com seu pequeno megafone preso à cabeça.

Quando corretamente executados, esses movimentos impeliam o barco à frente de maneira fluida e potente. Mas era preciso manter um ciclo ininterrupto, uniforme – encolhendo e esticando o corpo no mesmo ritmo e com a mesma quantidade de energia de todos os demais remadores. Uma tarefa enlouquecedoramente difícil. Era como se oito homens em pé num tronco flutuante que ameaçava girar cada vez que alguém se movia tivessem que golpear oito bolas de golfe no mesmo instante e com a mesma força, mandando-as para o mesmo ponto, num ciclo ininterrupto de três ou quatro segundos.

Os treinos duravam três horas todas as tardes, estendendo-se, a partir de outubro,

pelas noites cada vez mais precoces e frias do outono. Os rapazes saíam da água com as mãos feridas e cheias de bolhas, os braços e as pernas latejando, as costas doendo e o corpo inteiro encharcado de uma mistura pegajosa de suor e água salgada. De volta à garagem, eles colocavam os remos em seus suportes, punham os calções e camisetas para secar nos armários aquecidos a vapor, vestiam-se e começavam a longa e penosa caminhada colina acima de volta ao campus.

A cada noite, Joe Rantz registrava, com satisfação, o número cada vez menor de rapazes que escalavam a colina. E outra coisa: os primeiros a cair fora haviam sido justamente os das calças bem passadas e dos sapatos engraxados. Numa época em que remadores de sucesso eram capa da *Life* e primeira página do *The Saturday Evening Post*, pertencer à equipe da universidade e tornar-se um dos maiores do campus parecia a muitos deles um modo de subir na escala social. Só não contavam com as extremas exigências físicas e psicológicas do esporte. A dor cobrava o seu preço, mas Joe não se importava. Dor não era novidade para ele.



Centro de Sequim



CAPÍTULO 4

É difícil fazer o barco andar à velocidade desejada. O inimigo, claro, é a resistência da água, já que é preciso deslocar um volume de água equivalente ao peso dos homens e equipamentos. Mas a água é o que nos sustenta, o inimigo é nosso amigo. Na vida acontece o mesmo: os problemas que devemos superar nos sustentam e, ao final, nos fortalecem.

– George Yeoman Pocock

Numa noite de tempestade de novembro de 1924, Thula Rantz entrou em trabalho de parto na cabana na Mina de Ouro e Rubi. Enquanto ela gemia na cama, Harry foi correndo até Bonners Ferry, a 30 quilômetros de distância por estradas sinuosas, para buscar um médico. Na única estrada que saía da cidade, deu com uma ponte danificada. Consertou a ponte com a ajuda de mineiros, chegou ao destino pretendido e retornou a tempo de receber das mãos do médico sua primeira filha, Rose. Mas o sofrimento durara a noite inteira.

Para Thula, foi o fim. Estava farta da cabana, da Mina de Ouro e Rubi e de Idaho. Poucas semanas depois a família entrou no Franklin, pegou Joe na escola e foi para Seattle, morar no porão da casa dos pais dela em Alki Point. Pela primeira vez em um ano, todos moravam sob o mesmo teto.

Não deu certo. Thula, com mais um bebê para cuidar, não se sentia mais feliz no exíguo porão de Alki Point do que na cabana de Boulder City. E Joe parecia, como sempre, estar atrapalhando. Então, quando Harry arranhou um emprego de mecânico na madeireira Hama Hama, no canal Hood – a meio dia de viagem de

Seattle, a oeste, por carro e balsa –, Joe teve que sair também. Harry levou o filho, ainda com 10 anos, para morar com a família Schwartz, perto do campo de extração de madeiras.

Em 1925, Harry conseguira economizar um pouco do dinheiro ganho na Hama Hama para dar entrada na compra de uma oficina mecânica e loja de pneus em Sequim, no norte da península Olympic. A loja ficava bem no centro da cidade, na rua Washington, no caminho de quem estivesse viajando de Seattle a Port Angeles ou mais além. Parecia uma boa localização, e possibilitava a Harry voltar a fazer o que mais gostava: mexer com automóveis. A família inteira se mudou, então, para um pequeno apartamento em cima da loja. Joe foi matriculado na Escola Sequim e passava os fins de semana ajudando o pai com os carros, mexendo em carburadores e aprendendo a vulcanizar a borracha – em parte pelo desejo de exercitar seus talentos mecânicos, em parte para ficar fora do caminho de Thula. Quando, num acidente envolvendo o prefeito de Sequim – que se distraía com a passagem de uma jovem –, o Franklin da família teve sua estrutura seriamente danificada, Harry foi indenizado com um modelo mais novo e deu o antigo a Joe para que treinasse consertando-o. Sua segunda filha, Polly, nasceu naquele ano. Com a consolidação do negócio, ele comprou uma pequena fazenda com 65 hectares de floresta recém-derrubada a sudoeste da cidade. Lá, começou a construir, com as próprias mãos, uma casa para a família.

Sequim se assentara sobre uma vasta pradaria entre os picos nevados dos montes Olympic, ao sul, e as águas azuis do estreito de Juan de Fuca, ao norte. Era possível avistar a ilha de Vancouver no horizonte. A sotavento das montanhas e protegida das tempestades de sudoeste provenientes do Pacífico, a região era muito menos chuvosa do que a maior parte do oeste de Washington, com mais dias de céu azul do que encobertos. O clima era tão seco, na verdade, que os primeiros colonos encontraram cactos em alguns lugares. Era o tipo de cidade onde as pessoas se juntavam em mutirão para construir uma nova igreja, para tomar sorvete nas tardes de domingo e se divertir nos bailes públicos de sábado à noite. Em Sequim, o açougueiro do bairro podia ser também o bombeiro voluntário que salvaria a sua casa de um incêndio ou o vizinho que ajudaria a reconstruí-la. As índias da tribo vizinha Jamestown S’Klallam trocavam receitas com a esposa do pastor tomando café no Dryke’s, os velhos se reuniam em frente aos correios nas tardes de sábado cuspidos rios de saliva tingida de tabaco em escarradeiras estrategicamente localizadas, os garotos vendiam melões roubados de pomares locais ao caminhão de frutas da Honolulu Pete estacionado na Seal Street e as crianças comiam cachorro-quente de graça no açougue Lehman’s por parecerem famintas e ganhavam barras de chocolate na farmácia Brayton só porque diziam “por favor”.

A casa que Harry começou a construir em sua chácara tornou-se um empreendimento interminável. Com a ajuda de Joe, ele cavou uma vala para desviar ilegalmente a água de um canal de irrigação ligado ao rio Dungeness e montou uma

serraria movida a energia hídrica. Derrubou as poucas árvores retorcidas que a madeireira deixara de pé obtendo madeira suficiente para montar a estrutura da casa e revestir parte dela com folhas de cedro. Construiu também uma enorme lareira com seixos que Joe e ele retiraram do Dungeness. Mas nunca tinha tempo, dinheiro e material suficiente para terminá-la. Ela estava ainda pela metade quando decidiu vender a oficina e a loja e se mudar com a família.

Nos anos seguintes, e na medida do tempo disponível, Harry e Joe avançaram na construção. Fizeram uma grande varanda na frente da casa, um galpão, um galinheiro que em pouco tempo abrigaria mais de 400 galinhas e um estábulo improvisado para ordenhar as seis vacas leiteiras que pastavam entre os tocos de árvore. Montaram uma roda volante e um gerador acoplado à roda-d'água que movia a serraria, estenderam a fiação para o interior e instalaram, penduradas nas vigas, lâmpadas incandescentes que bruxuleavam devido à oscilação do volume de água no canal de irrigação. Mas não chegaram nem perto de terminar a casa.

Para Joe, o estado da casa não fazia muita diferença. Ele tinha outra vez algo parecido com um lar e um novo mundo para explorar. Nos fundos havia uma área de quase meio hectare que no verão ficava repleta de morangos silvestres. Na primavera, a água jorrou com tanta força sobre a roda-d'água que escavou um tanque de quase 3 metros de profundidade por 7,5 metros de comprimento onde se juntavam cardumes de salmões e trutas que vinham do Dungeness pelo canal de irrigação. Com uma rede instalada na ponta de um pau comprido, que guardava atrás da casa, Joe pescava sempre que queria comer peixe no jantar. Os bosques além da propriedade eram povoados de ursos e pumas, motivo de uma compreensível preocupação de Thula com a segurança de seus filhos e de fortes emoções para Joe, quando, à noite, escutava o barulho dos ursos pescando no tanque e os guinchos dos pumas acasalando na escuridão.

Joe era um aluno aplicado e bastante popular. Seus colegas o achavam sociável, descontraído, piadista – uma companhia realmente divertida. Os que o conheciam mais de perto sabiam, no entanto, que de repente e sem nenhum motivo aparente ele ficava, às vezes, taciturno – nunca desagradável ou hostil, mas reservado, como se tivesse dentro de si algo que não podia ser tocado.

Era o queridinho da Srta. Flatebo, a professora de música. Por meio de barganhas e da generosidade dos amigos, montou uma curiosa coleção de instrumentos de cordas – um bandolim, vários violões, uma antiga guitarra havaiana e dois banjos. Praticando diariamente na varanda, depois de cumpridas as tarefas escolares, aprendeu, com paciência e obstinação, a tocar todos esses instrumentos. Levava sempre um violão na viagem de ônibus para a escola. Sentava-se no banco de trás e começava a tocar e cantar as suas músicas favoritas. Atraídos pela diversão, os colegas se reuniam no fundo do ônibus para ouvir e cantar junto. Não demorou para Joe descobrir que tinha uma admiradora, uma garota chamada Joyce Simdars, de cachos loiros e sorriso atraente, que estava

sempre por perto, cantando com ele em perfeita harmonia.

Para Joe, a chácara de Sequim parecia cada vez mais o paraíso na Terra. Para Thula, no entanto, era uma decepção a mais, não muito melhor do que Boulder City, o porão de seus pais em Alki Point ou o apartamento em cima da loja de pneus. Presa numa casa inacabada cercada de troncos apodrecidos e de todo tipo de animais selvagens, ela se sentia, como sempre, distante da vida sofisticada que imaginara para si. Tudo que dizia respeito à vida da fazenda a horrorizava – a ordenha diária das vacas, o cheiro de esterco impregnado no ar, a coleta incessante dos ovos, a limpeza diária da desnataadeira e as lâmpadas que não paravam de piscar. Detestava cortar gravetos para acender o fogão, o início da manhã e o fim da noite. E continuava irremediavelmente irritada com Joe, que chamava os amigos adolescentes para tocar música e fazer algazarra na varanda dia e noite.

Todas as desgraças de Thula pareceram se fundir numa única grande calamidade numa nevoenta manhã de inverno em que ela, ao se virar do fogão com uma frigideira cheia de bacon, batatas, cebolas e gordura quente, tropeçou em Harry Jr., que se deitara de costas, bem atrás dela, no chão da cozinha. A frigideira e tudo o que havia dentro caíram sobre o pescoço e o peito do garoto. Gritando alucinadamente, em coro com a mãe, Harry Jr. saiu correndo porta afora, arrancou a camisa e se atirou num banco de neve. Mas o mal já estava feito – seu peito estava horrivelmente queimado e coberto de bolhas. Ele sobreviveu, mas precisou vencer uma pneumonia, passar semanas num hospital das redondezas e perder um ano inteiro de aulas.

Após esse episódio, as coisas começaram a desandar novamente para toda a família Rantz. Um buraco se abriu na vida de Joe quando, na noite de 29 de setembro de 1929, a casa de Joyce Simdars foi totalmente destruída por um incêndio quando a família estava fora. Joyce foi morar com uma tia em Great Falls, no estado de Montana, até a casa ser reconstruída. De repente, a viagem diária no ônibus da escola não era mais a mesma.

Um mês depois, uma grande catástrofe se abateu sobre a economia rural dos Estados Unidos, que há algum tempo já enfrentava instabilidade. Enormes excedentes de trigo, milho, leite, carne de porco e carne bovina produzidos no Meio-Oeste causaram uma abrupta queda no preço das commodities. A cotação do trigo caiu a um décimo de seu valor de 10 anos antes. Em Iowa, um cesto de milho com cerca de 25 quilos valia menos do que uma caixa de chiclete. E o colapso dos preços já começara a se espalhar para a costa do Pacífico. A situação em Sequim, embora ainda não tão terrível quanto nas Grandes Planícies, era bastante delicada. Como inúmeras outras fazendas e granjas espalhadas por todo o país, a dos Rantz mal conseguia arcar com as despesas. Mas quando Harry e Thula Rantz viram, no *Sequim Press* de 30 de outubro, o que acontecera em Nova York nos dias anteriores, concluíram que o mundo havia mudado totalmente e que nem ali, no remoto extremo noroeste do país, eles estariam a salvo da tempestade que desabara sobre

Wall Street.

Nas semanas que se seguiram, uma sucessão de acontecimentos funestos abalou a vida da família na rua Silberhorn. Cães vadios, abandonados pelas dezenas de famílias que haviam deixado suas propriedades naquele outono, começaram a aparecer diariamente na granja. Em bandos, eles agora perseguiam as vacas dos Rantz, que mugiam, aflitas, movendo-se pesadamente por entre os tocos de árvores enquanto os cães lhes mordiam as patas. Em pouco tempo elas pararam de dar leite, a principal fonte de receita da granja. Duas semanas depois, visons entraram no galinheiro e mataram dezenas de galinhas, deixando pilhas de carcaças ensanguentadas pelos cantos. E repetiram o feito, como que por esporte, algumas noites depois. Era a vez de o dinheiro dos ovos desaparecer. Anos mais tarde, Harry Jr. daria sua versão dos acontecimentos daquele outono: “Tudo de ruim aconteceu. Era como se alguém tivesse dito a Deus: ‘Acabe com eles!’”

Então, num chuvoso fim de tarde de novembro, Joe desceu do ônibus da escola e caminhava por entre as poças até a porta de casa, já quase envolta na escuridão, quando viu o Franklin de seu pai com o motor ligado, o teto carregado de bagagens sob um encerado e rolos de fumaça branca saindo pelo escapamento. Ao se aproximar, viu as crianças sentadas no banco de trás, espremidas entre malas, olhando para ele pelos vidros embaçados das janelas. Thula, no banco dianteiro, olhava fixamente à frente, para a varanda da casa, onde Harry o aguardava, muito pálido e demonstrando cansaço. Joe subiu os degraus.

– O que houve, pai? Para onde estamos indo? – murmurou Joe.

Cabisbaixo, Harry ergueu os olhos e mirou a floresta escura e úmida por sobre o ombro de Joe.

– Não dá para continuarmos aqui, Joe. Não há mais nada a fazer. E Thula não quer ficar, de jeito nenhum. Ela insiste em ir embora.

– E para onde estamos indo?

Os olhos de Harry encontraram, finalmente, os de Joe.

– Não tenho certeza. Seattle, por enquanto, depois talvez Califórnia. Mas, filho, a questão é: Thula não quer que você vá. Eu ficaria com você, mas não posso. As crianças precisam mais de um pai do que você, que já é quase um adulto.

Joe ficou imóvel. Seus olhos cinza-azulados, cravados no rosto do pai, ficaram subitamente vazios e inexpressivos, como duas pedras. Atordoado, incapaz de assimilar o que acabara de ouvir, ele estendeu a mão até o parapeito da varanda para se equilibrar. A água da chuva caía pela borda do telhado, espalhando-se pela terra. Seu estômago dava voltas. Finalmente, ele balbuciou:

– Mas eu não posso ir com vocês?

– Não. Não daria certo. Olhe, filho, se há uma coisa que eu aprendi sobre a vida é que se você quiser ser feliz terá que aprender por si mesmo.

Com isso, Harry caminhou até o carro, entrou, fechou a porta e deu a partida. Mike e Harry Jr. assistiam a tudo pela janela traseira. O carro saiu pela estrada, as

luzes traseiras diminuindo de intensidade até desaparecerem sob o manto escuro da chuva. Joe deu meia-volta, entrou em casa e fechou a porta. A cena inteira havia durado menos de cinco minutos. A chuva crepitava no telhado. A casa estava fria e úmida. As lâmpadas piscaram por um instante. Logo se apagaram novamente e não voltaram a acender.

A chuva ainda batia no telhado quando Joe acordou na manhã seguinte. A noite trouxera um vento que gemia nas copas dos abetos. Joe ficou um longo tempo na cama, recordando seus dias tristes no sótão da tia Alma, na Pensilvânia, ouvindo o apito distante do trem, oprimido pelo medo e pela solidão que lhe pesavam sobre o peito como que a empurrá-lo para dentro do colchão. A sensação retornara. Não queria sair da cama e não estava interessado em saber se sairia algum dia.

Acabou, porém, se levantando. Acendeu o fogo, pôs água para ferver, fez café e fritou bacon. Muito lentamente, à medida que o café clareava a sua mente e a cabeça parava de rodar, percebeu a aproximação sorrateira de uma nova ideia. Abriu os olhos e a agarrou. Deixou que ela entrasse, por inteiro, em seu coração. Sentiu, então, crescer dentro de si uma certeza, logo transformada em feroz determinação: estava farto de se ver na posição de garoto assustado, ferido, abandonado, o tempo todo a se perguntar por quê. O que quer que surgisse em seu caminho, não ia deixar esse tipo de coisa acontecer outra vez. De agora em diante, faria as coisas do seu jeito, encontraria o próprio caminho para a felicidade – como seu pai lhe ensinara. Provaria ao pai e a si mesmo que era capaz de fazê-lo. Não se tornaria um ermitão. Gostava demais das pessoas. Seus amigos o ajudariam a vencer a solidão. Mas nunca mais se permitiria depender deles, da família ou de quem quer que fosse para estar bem consigo mesmo. Sobreviveria, e por conta própria.

O cheiro e o gosto do bacon frito deram um poderoso estímulo ao seu apetite. Ainda com fome, levantou-se e começou a inspecionar a cozinha. Não havia quase nada – só umas caixas de aveia, um pote de picles, alguns ovos das poucas galinhas que sobreviveram, metade de um repolho e um pouco de mortadela na caixa de gelo. Não era muito para um rapaz de 15 anos com quase 1,80 metro de altura.

Preparou um mingau de aveia e sentou-se para continuar suas reflexões. Seu pai sempre lhe ensinara que todo problema tem solução. Mas sempre o alertara, também, para o fato de que às vezes a solução está nos lugares mais insólitos, onde menos se espera, e que é preciso estar sempre em busca de respostas novas e criativas. Lembrou-se, então, dos cogumelos de Boulder City. Para sobreviver, precisaria ter a cabeça no lugar, manter os olhos bem abertos para as oportunidades e não deixar que outras pessoas lhe ditassem o que fazer de sua vida.

Nas semanas e nos meses seguintes, Joe aprendeu a se virar. Reforçou o galinheiro com estacas de ferro para conter os ataques dos visons e tratou de guardar com zelo os poucos ovos que recolhia todas as manhãs. Vasculhava a floresta à caça de cogumelos – por causa das chuvas recentes, havia montes deles – para fritar na

gordura que Thula deixara numa lata. Usava a sua rede para pescar os peixes que restavam no tanque atrás da roda-d'água, e colhia agrião e amoras para a salada.

Mas não poderia viver disso. Estava claro que precisava de dinheiro. Então pegava o velho Franklin que seu pai lhe deixara, ia até a rua Washington, no centro de Sequim, estacionava, sentava-se no capô e punha-se a cantar ao som de seu banjo na esperança de conseguir alguns trocados. Mas logo descobriu que, em 1929, ninguém tinha trocado para lhe dar.

O *crash* financeiro começara em Wall Street, mas seus efeitos se alastraram rapidamente para todo o país. O centro de Sequim era só desolação. O Banco de Sequim ainda operava, mas em poucos meses fecharia as portas, como acontecia diariamente com uma quantidade cada vez maior de estabelecimentos de todos os tipos. Joe cantava observado pelos cães sentados na calçada se coçando debaixo da chuva. Os motoristas dos carros que passavam espirrando lama para todo lado estavam mais preocupados em driblar os buracos da rua do que em apreciar sua arte. Sua plateia era formada, basicamente, por um barbudo conhecido na cidade como Russo Doido, um personagem que vivia perambulando pelas ruas, descalço, falando sozinho.

Joe cavou ainda mais fundo em sua imaginação. Meses antes, ele e seu amigo Harry Secor haviam descoberto, no rio Dungeness, um poço verde e profundo em que enormes salmões – alguns com mais de 1,20 metro de comprimento – iam desovar. Para pegá-los, decidiu usar um gancho em forma de anzol que encontrara no celeiro e agora levava escondido no bolso.

No início de uma nevoenta manhã de sábado, Joe e Harry se puseram a caminho do poço em meio ao emaranhado de choupos e amieiros que margeiam o Dungeness, evitando os guardas florestais que patrulhavam regularmente o rio na época da desova do salmão. Cortaram uma boa vara de amieiro novo, amarraram o anzol e se aproximaram sorrateiramente do rio caudaloso e gelado. Depois de tirar os sapatos e arregaçar as calças, vadearam em silêncio até as corredeiras acima do poço. Com Joe devidamente posicionado, Harry começou a atirar pedras grandes dentro do poço e a bater na superfície com um pedaço de pau. Em pânico, os peixes correram na direção de Joe, que os esperava no banco de areia. Ele apontou a vara para um bem grande, enfiou o anzol na água e o foguei habilmente por debaixo da guelra, onde o gancho não deixaria marcas. Depois de muita gritaria e água espirrada para todo lado, Joe conseguiu, aos tropeções, trazer o salmão até a margem e deixá-lo a debater-se num banco de cascalho.

Naquela noite, sozinho em casa, Joe se refestelou com o salmão. Nos dias que se seguiram, tratou de transformar sua pesca ilegal num negócio. Todo sábado à tarde, caminhava 5 quilômetros até a cidade com um ou mais salmões enormes pendurados numa vara de salgueiro passada sobre os ombros, as caudas arrastando na poeira. Levava-os até a porta dos fundos do açougue Lehman's e de residências diversas por toda a Sequim, onde os vendia por dinheiro ou os trocava por

manteiga, carne e combustível para o Franklin, ou por qualquer outra coisa de que precisasse no momento, assegurando aos seus clientes, com solenidade e bom humor, que ele próprio os pescara, sim, senhor, com linha e anzol.

Mais tarde naquele mesmo inverno, encontrou outra oportunidade de negócio. Com a Lei Seca em plena vigência e o Canadá a apenas 25 quilômetros de distância do outro lado do estreito de Juan de Fuca, Sequim se tornara um movimentado porto de entrada de todo tipo de bebida alcoólica. Boa parte dela se destinava aos bares clandestinos de Seattle, mas um contrabandista local se especializara em clientes residenciais. Toda sexta-feira à noite, Byron Noble percorria a periferia da cidade em seu elegante Chrysler preto para deixar garrafas de gim, rum e uísque atrás de mourões estrategicamente localizados nas cercas das casas de seus clientes, que já sabiam onde buscá-las. Não demorou muito para que Joe e Harry Secor também soubessem.

Vestidos com roupas pesadas e escuras, eles seguiam Noble em seu roteiro noturno pelas noites geladas, despejando o conteúdo dos frascos em jarros de vidro e substituindo-o por vinho de dente-de-leão fabricado por eles mesmos no celeiro de Joe. Imaginavam que em vez de os clientes de Noble desconfiarem que alguém roubara a mercadoria, eles iriam achar que haviam simplesmente recebido um lote estragado. Temendo, porém, que Noble ou algum cliente seu pudesse estar emboscado com uma arma à sua espera, Joe e Harry tinham o cuidado de não furtar seguidamente no mesmo local. Depois de uma noite de trabalho, Joe depositava seus jarros, cheios de bebida de boa qualidade, atrás dos mourões de seus próprios clientes, discretamente cultivados.

Quando não estava pescando ou roubando bebida, Joe trabalhava em todo tipo de serviço honesto que lhe caísse nas mãos. Arrancou tocos de árvores das pastagens de seus vizinhos cavando túneis dentro deles e levantando-os do solo com longas barras de ferro. Quando esse método não funcionava, metia-lhes bananas de dinamite por baixo, acendia o pavio e saía em disparada para não ser atingido pela erupção de lama e pedras que jorrava do chão. Cavou canais de irrigação usando apenas uma pá. Cortou enormes toras de cedro que desciam pelo Dungeness na primavera com um machado de cabo longo e duplo gume, para fazer mourões. Cavou poços. Construiu celeiros rastejando sob as vigas e martelando sem parar. Operou manualmente os desnatadores das leiterias e carregou latões de leite de 50 quilos nos caminhões de entrega da cooperativa leiteira Dungeness-Sequim. Sob o céu azul pálido do verão, trabalhou nos campos da periferia de Sequim cortando feno a foice, carregando-o em carroças com o forcado e içando-o, às toneladas, aos sótãos dos celeiros de seus vizinhos.

Com tudo isso, Joe ficava a cada dia mais forte e autossuficiente. Apesar de tudo, permaneceu na escola e tirava boas notas. Terminada a jornada diária, porém, só lhe restava retornar à casa inacabada e vazia, onde passava a noite sozinho. Fazia suas refeições solitárias numa das extremidades da grande mesa onde antes a família

se reunia em jantares barulhentos, depois lavava seu prato, secava-o e punha-o de volta no alto da pilha que Thula deixara para trás, no armário da cozinha. Sentava-se, então, ao velho piano de sua mãe, na sala, para preencher a casa vazia e escura com as singelas melodias que dedilhava em suas teclas, ou acomodava-se nos degraus da varanda com seu banjo para cantar baixinho canções que só ele ouvia.

Nos meses que se seguiram, Joe procurou novas oportunidades em Sequim. Trabalhou em tempo parcial para seu vizinho da rua Silberhorn, Charlie McDonald, que ganhava a vida como madeireiro derrubando os imensos choupos que cresciam nas terras pedregosas às margens do rio Dungeness. O trabalho era penoso. Os choupos eram tão imensos – seus diâmetros tão grandes – que Joe e Charlie levavam às vezes mais de uma hora para derrubar um único deles com uma serra, um interminável vaivém a quatro mãos para cortar, lentamente, o cerne branco e macio da árvore. Na primavera, a seiva jorrava dos cepos a mais de um metro de altura quando as árvores tombavam. Em seguida, eles cortavam os galhos com machados, arrancavam as cascas com longas barras de ferro e atrelavam as toras aos cavalos de tiro de Charlie – Fritz e Dick – para removê-las da floresta e levá-las a uma fábrica de pasta de celulose em Port Angeles.

Charlie tivera as cordas vocais quase totalmente destruídas por gás tóxico na Primeira Guerra Mundial, e o melhor que conseguia produzir eram grasnidos e sussurros. Joe se encantava com o fato de Charlie conseguir comandar seus morosos cavalos com interjeições quase inaudíveis ou, às vezes, com um simples assovio ou aceno de cabeça. A um simples sinal de Charlie, Fritz e Dick se agachavam sobre as ancas para receberem os arreios. Outro sinal, e os dois se levantavam e começavam a puxar, com movimentos perfeitamente sincronizados, como se fossem um único animal. E puxavam com toda a força. Trabalhando juntos – Charlie explicou a Joe – os cavalos conseguiam produzir muito mais do que o dobro da capacidade de tiro de cada um. Eles puxariam até a tora se mover, os arreios se partirem ou seus corações pararem de bater.

Com o tempo, Joe passou a jantar algumas vezes, em troca de trabalho, na casa dos McDonald. E logo tornou-se muito popular entre as filhas pré-adolescentes, Margaret e Pearl. Costumava ficar com elas até a hora de dormir cantando e tocando banjo ou jogando dominó e pega-varetas deitado no tapete da sala de estar.

Logo descobriu como ganhar algum dinheiro de um modo divertido. Ele e dois de seus amigos de escola, Eddie Blake e Angus Hay Jr., formaram uma banda com Joe no banjo, Eddie na bateria e Angus no saxofone. O trio tocava jazz nos intervalos dos filmes no cinema Olympic em troca de ingressos, animavam sessões de quadrilha no Grange Hall, em Carlsborg, e, nas noites de sábado, tocavam na localidade vizinha de Blyn, onde um agricultor transformara seu galinheiro na Chicken Coop, a pista de dança mais popular de Sequim com a simples instalação de algumas gambiarras. O ingresso era gratuito para as moças e custava 25 centavos

de dólar para os rapazes, mas Joe e seus companheiros de banda não pagavam nas noites em que se apresentavam. Isso era muito importante para ele. Joyce Simdars retornara de Montana semanas antes e o ingresso gratuito significava que poderia levá-la aos bailes. No entanto, para sua imensa frustração logo descobriu que Joyce só podia ir aos bailes nas raras ocasiões em que sua mãe estivesse disponível para acompanhá-la, empertigada e vigilante no amplo e macio banco traseiro do Franklin, com total controle do perigoso território.

Se tinha uma coisa que Joyce Simdars queria nessa vida era que sua mãe fosse menos vigilante.

A família Simdars era austera e a educação de Joyce, extremamente rígida. Descendentes de imigrantes alemães e escoceses estabelecidos como pioneiros em Sequim, seus pais acreditavam que o trabalho era um fim em si mesmo, endireitava os espíritos rebeldes e nunca era demais. Na verdade, o pai de Joyce estava a ponto de se matar de trabalhar. Mesmo sofrendo de cardiomegalia e reumatismo, ele seguia lavrando seus campos à moda antiga – atrás de uma junta de mulas. No fim de sua vida, as mulas praticamente o arrastavam do início da manhã até a noite, seis dias por semana.



Joyce Simdars aos 16 anos

Era, no entanto, pela mãe, em especial por suas ideias religiosas, que Joyce mais se sentia oprimida. Enid Simdars abraçara os rigores da Ciência Cristã, uma crença segundo a qual o mundo material e todo o mal que o acompanhava eram ilusórios; a única realidade era a espiritual. Isso significava, entre outras coisas, que somente a oração poderia curar males como o reumatismo que afligia seu marido – ou seja, que ir ao médico era perda de tempo. Significava também algo que afetou profundamente a vida da moça em seus primeiros anos: Enid acreditava que a única Joyce que existia era a “boa”; a “má” era uma impossibilidade teológica. Uma menina que tivesse esse aspecto era, por definição, uma impostora disfarçada de sua filha. Quando Joyce se comportava mal, deixava de existir para a mãe. A “Joyce má” tinha que ficar sentada numa cadeira sem poder se levantar até a “Joyce boa” reaparecer espontaneamente. Em consequência, a menina passou grande parte de sua infância às voltas com a noção de que ter maus pensamentos e mau comportamento a tornavam não apenas indigna de amor como seriamente ameaçada de deixar de existir. Muitos anos mais tarde ela ainda se lembrava de seus momentos na cadeira, chorando e dizendo a si mesma: “Mas eu ainda estou aqui... eu ainda estou aqui...”

Seu refúgio era a vida ao ar livre. Detestava o trabalho doméstico, em parte porque ele não tinha fim na casa dos Simdars, em parte porque a mantinha presa numa redoma sob o olhar atento de sua mãe. Para piorar, com cerca de 15 anos Joyce já começara a sofrer de artrite, aparentemente uma herança genética do pai. Lavar pratos, esfregar pisos e limpar janelas eram tarefas repetitivas que agravavam a dor que sentia nas mãos e nos pulsos. Sempre que podia, ela saía para trabalhar na horta ou cuidar dos animais com o pai. Embora pouco afetuoso – mais propenso a abraçar o cão da família do que os próprios filhos –, ele ao menos parecia vagamente feliz em tê-la por perto. Além disso, esse tipo de trabalho tinha aspectos interessantes, como solucionar problemas práticos e criar coisas novas, que atendiam a considerável e florescente curiosidade intelectual que faziam de Joyce uma aluna excepcionalmente talentosa. Da fotografia ao latim, ela mergulhava de cabeça em tudo o que lhe despertava interesse. Adorava lógica e gostava de decompor e reconstituir objetos, fosse um discurso de Cícero ou um moinho de vento. No final do dia, porém, eram as tarefas domésticas e o olhar vigilante da mãe que a esperavam no ambiente rígido e sombrio de sua casa.

Foi assim que Joyce, ao ver Joe Rantz com seu violão no último banco do ônibus da escola cantando velhas canções com seu sorriso branco e arreganhado, ao ouvir sua risada ruidosa e sentir a jovialidade dos olhares que lhe lançava, sentiu-se atraída por ele como que por uma janela para um mundo mais amplo e ensolarado. Joe lhe pareceu a personificação da liberdade.

Joyce conhecia as circunstâncias da vida de Joe, sua existência marginal, suas perspectivas limitadas. Sabia que poucas garotas se aproximariam de um rapaz como ele e que tampouco ela deveria fazê-lo. No entanto, quanto mais observava sua capacidade de lidar com as situações, sua força, sua criatividade, seu gosto por enfrentar desafios e resolver problemas práticos, mais o admirava. Com o tempo, passou também a compreender que Joe, assim como ela, vivia atormentado pela insegurança. Acima de tudo, sentia-se maravilhada e exultante com o fato simples e inegável de que ele parecia gostar dela do jeito que ela era, boa ou má. Pouco a pouco, Joyce resolveu que encontraria uma forma de compensar o tratamento que o mundo até então dispensara a Joe Rantz.

No verão de 1931, Joe recebeu uma carta de Fred, seu irmão, agora professor de química no colégio Roosevelt, em Seattle. Ele queria que Joe fosse para Seattle, morar com ele e Thelma e concluir o secundário no Roosevelt. Formando-se num colégio tão conceituado, dizia a carta, Joe talvez conseguisse entrar para a Universidade de Washington. A partir daí, tudo seria possível.

Joe ficou alerta. Desde que Fred o levara para Nezperce, quando ele tinha 5 anos, Joe o achava muito dominador, tão interessado em ajudá-lo quanto em dirigir a sua vida. Fred parecia achar que seu irmão mais novo era um tanto inepto e que ele precisava corrigi-lo, sob vários aspectos. E justo agora, quando começava a se

estabilizar, a se achar capaz de tomar conta de si mesmo, Joe não estava seguro de querer que Fred, ou outra pessoa qualquer, fosse lhe dizer o que devia fazer. Tampouco estava seguro de que queria morar com a irmã gêmea de Thula. E jamais cogitara entrar para a universidade.

Este último aspecto da carta de Fred, no entanto, o fez balançar. Além de sempre ter sido um bom aluno, dotado de enorme curiosidade em relação a uma infinidade de temas, agradava-lhe a ideia de pôr à prova sua capacidade intelectual. Acima de tudo, sabia que Sequim dificilmente lhe mostraria o caminho para o futuro que começava a imaginar – uma família com Joyce Simdars. O problema era que, para chegar lá, teria que se afastar de Joyce, pelo menos por algum tempo.

Decidiu aceitar. Fechou a casa em Sequim, disse a Joyce que voltaria no fim do ano letivo, pegou a balsa para Seattle e foi morar com Fred e Thelma e estudar no Roosevelt. Foi uma estranha mudança: pela primeira vez até onde conseguia se lembrar, fazia três refeições diárias, e sua vida se resumia a ir à escola e se dedicar aos seus interesses. Mergulhou de cabeça em ambos. Suas notas o levaram rapidamente ao quadro de honra do colégio. Entrou para o coral e aproveitou a oportunidade para cantar, fazer teatro e compor. Juntou-se à equipe de ginástica masculina e, graças à força extraordinária de seus membros superiores, destacou-se nas argolas, na barra fixa e nas paralelas. Às vezes saía à noite com Fred e Thelma para ir ao centro da cidade comer em bons restaurantes, ver filmes de Hollywood e até assistir a musicais no teatro da Quinta Avenida. Levava uma vida de tranquilidade e privilégios, o que só fazia confirmar o sentido de suas reflexões – queria, de fato, algo mais do que Sequim poderia lhe oferecer.

Um dia, na primavera de 1932, Joe treinava na barra fixa do ginásio quando notou que, em pé, junto à porta, um sujeito alto, de terno cinza-escuro e chapéu, o observava com atenção. Minutos depois que o homem saiu, Fred entrou no ginásio e pediu a Joe que fosse até a porta.

“Entrou há pouco um sujeito na minha sala de aula para perguntar sobre você”, disse Fred. “Era da Universidade de Washington. Ele me deu isto e pediu que fosse procurá-lo quando passar para lá. Talvez tenha um lugar para um cara como você.”

E entregou a Joe um cartão, onde se lia:

ALVIN M. ULBRICKSON
DIRETOR TÉCNICO DE REMO
DEPARTAMENTO ATLÉTICO DA UNIVERSIDADE DE WASHINGTON

Joe examinou o cartão por um momento, foi até o armário e o guardou na carteira. Não custava experimentar. Remar não poderia ser mais difícil do que derrubar choupos.

No verão de 1932, Joe estava de volta a Sequim depois de se formar com louvor no Roosevelt. Se quisesse mesmo entrar para a universidade, teria que juntar dinheiro para as anuidades, os livros e o aluguel. Precisaria trabalhar um ano inteiro só para arcar com os custos do primeiro ano. Depois se preocuparia com o segundo, o terceiro e o quarto.

Sentia-se feliz por estar em casa. Como havia suspeitado, Fred guiara todos os seus passos durante a maior parte do ano que passara em Seattle. Tudo com a melhor das intenções, sem dúvida, mas sufocando-o com suas recomendações incessantes e conselhos sobre tudo – das aulas a que deveria assistir à maneira correta de dar o nó da gravata. Fred dava palpite até sobre as garotas do Roosevelt com quem Joe deveria sair. Insinuava que Joyce era uma garota da roça e que ele devia pensar mais alto: uma garota da cidade. E não era só. No decorrer daquele ano, Joe começara a suspeitar, e depois a acreditar, que Fred e Thelma sabiam exatamente onde estavam seu pai, sua madrastra e seus meios-irmãos, e que não era muito distante dali. Chegou a essa conclusão por meio de fragmentos de conversas ouvidas ao acaso, diálogos bruscamente interrompidos, olhares rapidamente desviados e sussurros ao telefone. Cogitou confrontá-los, mas reconsiderou: era melhor tirar aquele assunto da cabeça. A última coisa que queria saber era que seu pai estava por perto e não fazia nenhuma questão de vê-lo.

Em Sequim, Joe trabalhava o tempo todo. Considerou-se sortudo por ter conseguido uma vaga no recém-criado Departamento de Conservação da cidade, para trabalhar durante o verão, por 50 centavos de dólar a hora, no asfaltamento da nova rodovia Olympic. O dinheiro era suficiente; o trabalho, brutal. Passava oito horas por dia despejando asfalto fumegante de caminhões e aplainando-o para a passagem dos rolos compressores. O calor implacável do asfalto somava-se ao do sol, como se estivessem competindo para ver qual iria matá-lo primeiro. Nos fins de semana cortava feno com Harry Secor e cavava valas de irrigação para os agricultores locais. No inverno, voltou à floresta com Charlie McDonald para derrubar choupos, cortá-los, atrelá-los aos cavalos e tirá-los da floresta debaixo de neve e granizo.

Havia, no entanto, um prêmio de consolação. O ônibus escolar já não deixava Joyce obrigatoriamente em sua casa, em Happy Valley. Agora, quase todas as tardes, ela ficava na rua Silberhorn, à margem do rio, e saía floresta adentro à procura de Joe. Ao se encontrarem, ele a abraçava bem apertado, cheirando – como Joyce se lembraria 70 anos depois, em seu leito de morte – a suor, madeira molhada e vida silvestre.

Num dia radiante de fins de abril, ela correu até Joe como de costume. Ao se encontrarem, ele a pegou pela mão e a levou a uma pequena campina entre os choupos da margem sul do Dungeness. Pediu-lhe que se sentasse na relva e aguardasse um instante. Afastou-se, então, alguns metros, abaixou-se e começou a vasculhar meticulosamente o terreno. Joyce sabia o que Joe estava fazendo. Ele

sempre tivera um incrível dom para encontrar trevos de quatro folhas, que gostava de presentear-lhe como prova de seu amor. O fato de encontrá-los com tanta facilidade a impressionava, mas ele sempre dizia que não era questão de sorte, mas de ter os olhos abertos. “Você só *não vai* achar um trevo de quatro folhas”, costumava dizer, “se parar de procurá-lo.” Ela adorava isso: resumia em poucas palavras o que mais gostava nele.

Joyce deitou-se na grama e fechou os olhos, desfrutando o calor do sol no rosto e nas pernas. Depois de um tempo, mais curto que o habitual, percebeu Joe se aproximando. Ela se sentou e sorriu. “Encontrei um”, ele disse, sorrindo também.

Ele mostrou-lhe o punho fechado e ela abriu a própria mão, para receber o trevo. Mas à medida que Joe ia abrindo o punho vagarosamente, o que surgia dentro dele não era um trevo, mas um anel de ouro com um diamante pequeno e delicado, brilhando ao sol precioso da primavera.



Calouros no *Old Nero*



CAPÍTULO 5

O remo é, talvez, o mais exigente de todos os esportes. Iniciada a prova, não há pedido de tempo nem direito a substituições. Os limites da resistência humana são colocados à prova. Cabe, pois, ao treinador transmitir os segredos daquele tipo especial de resistência que emana da mente, do coração e do corpo.

– George Yeoman Pocock

Nos últimos dias do outono de 1933, a temperatura média em Seattle caíra a pouco mais de 4^oC durante o dia e -6^oC durante a noite. Do céu permanentemente encoberto caía uma garoa incessante. Um vento cortante soprava do sudoeste, deixando a superfície do lago Washington encrespada. Em 22 de outubro, a ventania estragou vários letreiros de edifícios no centro da cidade e deixou casas flutuantes à deriva no lago Union. Trinta e três pessoas tiveram que ser resgatadas de barcos de passeio atingidos pela tempestade no estuário de Puget.

Para os rapazes que ainda disputavam vagas na equipe de calouros, o tempo cada vez pior significava novas modalidades de sofrimento no *Old Nero*. A chuva caía sobre suas cabeças e seus ombros desprotegidos e, quando os remos batiam nas marolas, desagradáveis esguichos de água gelada eram lançados direto em seus olhos. As mãos ficavam tão entorpecidas que não dava para saber se a empunhadura do remo estava correta. Não sentiam as orelhas nem o nariz. A água do lago parecia sugar a energia e o calor de seus corpos mais depressa do que eles eram capazes de produzi-los. Seus músculos doloridos se contraíam em câibras no momento em que paravam de movimentá-los.

Muitos desistiam. Em 30 de outubro, do grupo original de 175 candidatos a uma vaga no 1^o e no 2^o barco de calouros só restavam 80. Haveria um 3^o e um 4^o barcos, mas seus tripulantes dificilmente estariam em condições de competir na primavera, tampouco teriam chance de integrar a equipe da universidade. Tom Bolles decidiu que era hora de levar os melhores do *Old Nero* para os barcos de treinamento. Entre eles estavam Joe Rantz e Roger Morris.

Os barcos de treinamento eram muito parecidos com os tão almeçados barcos de corrida, porém com alguns centímetros a mais na largura, fundo mais achatado e quilha. Apesar de consideravelmente mais estáveis que os de corrida, estes eram barcos excêntricos, propensos a emborcar e difíceis de manobrar. Para os candidatos, era um recomeço: teriam que aprender um conjunto de novas técnicas só para permanecerem apurados sobre a água. De todo modo, trocar o *Old Nero* por algo que se parecia com um barco de corrida era o bastante no momento – Joe quase explodiu de orgulho ao se sentar num deles e ajustar os finca-pés pela primeira vez.

Para Joe e Roger, passar aos barcos de treinamento era uma doce recompensa pelos sacrifícios a que vinham se submetendo desde o início das aulas. Roger caminhava 8 quilômetros por dia, ida e volta, entre a casa de seus pais em Fremont e a faculdade, e, à noite, cumpria suas tarefas domésticas e acadêmicas. Nas noites de sexta e sábado, tocava saxofone e clarinete numa orquestra de jazz a que se juntara ainda no secundário – The Blue Lyres – para pagar a anuidade e contribuir com o orçamento familiar. Nos fins de semana, ajudava na firma de mudanças da família – a Franklin Transfer Company –, transportando camas, sofás e pianos por toda a cidade. Com quase metade das hipotecas dos Estados Unidos inadimplentes e cerca de mil execuções diárias, naquele outono o trabalho era bastante deprimente: desmontar casas de famílias que haviam trabalhado a vida inteira para adquiri-las. Era comum ver homens de olhos vazios e mulheres chorando na porta de entrada enquanto Roger colocava seus últimos pertences no caminhão e saía, não para outra casa, mas para o leiloeiro mais próximo. Toda vez que isso acontecia, ele sussurrava uma prece por sua família ter conseguido escapar desse infortúnio até ali. Tiveram que abrir mão da segurança e do conforto típicos da vida de classe média para trabalhar duas vezes mais de modo a ganhar cada centavo. Mas pelo menos não perderam a própria casa, como tantos outros.

Roger era um cara curioso. Não tinha papas na língua e falava de um modo brusco, quase grosseiro. Apesar de sua pouca sociabilidade, às vezes Joe se sentava ao lado dele no refeitório. Trocavam frases esporádicas, quase sempre sobre as aulas de engenharia. Em geral, comiam em silêncio. Um fio tênue, quase imperceptível, de afeição e respeito parecia ligá-los, algo que Joe não sentia em relação aos demais colegas do remo. Embora a maioria dos arrumadinhos já tivesse saído de cena, Joe ainda se sentia o patinho feio do grupo. Aparecia todos os dias com o mesmo suéter surrado, o único que tinha, alvo de comentários sarcásticos no vestiário: “E aí, trabalhador?”, implicavam os rapazes. “Como vai a vida na Hooverville?”

“Tentando pegar traça com essa coisa, Rantz?” Joe passou, então, a chegar cedo para trocar de roupa antes dos outros.

Toda tarde ele saía apressado da aula para o treino. De lá corria para a loja de artigos esportivos da universidade, onde trabalhava até a meia-noite. Depois tinha que subir a avenida University, sob chuva e escuridão, para chegar à Associação Cristã de Moços, onde trabalhava como zelador em troca de um quartinho onde mal cabiam uma cama e uma escrivaninha – um dos muitos cômodos resultantes da conversão de um antigo depósito de carvão no subsolo. Escuros e úmidos, eles abrigavam um eclético grupo de estudantes de ambos os sexos, entre os quais uma jovem e estonteante aluna de teatro chamada Frances Farmer, que em menos de dois anos estaria sendo vista por todos os outros nas telas dos cinemas. Mas não havia um autêntico convívio entre os habitantes do subsolo. Para Joe, seu quarto era pouco mais do que um cantinho onde se recolhia para fazer suas tarefas acadêmicas e esticar sua carcaça dolorida por algumas horas antes das aulas matinais. Nada que pudesse chamar de lar.

No entanto, por mais estafante que fosse para Joe aquele outono de 1933, nem tudo era trabalho e solidão. Joyce estava por perto, e isso era um consolo.

Ela fora a Seattle para ficar perto de Joe, mas também em busca de seus próprios sonhos. Seu excelente desempenho no secundário a pusera numa trajetória distinta da maioria de suas colegas de escola de Sequim. Embora não aspirasse a uma carreira fora de casa – queria formar uma família e ser uma boa mãe –, não tinha a menor intenção de viver uma rotina como a de sua mãe, em que as tarefas domésticas definiam e limitavam seu horizonte e sua visão de mundo. Queria uma vida intelectualmente rica, para a qual a universidade era a porta de entrada.

Ironicamente, porém, o único caminho que havia até seu objetivo passava por mais trabalho doméstico. Naquele mês de setembro, Joyce desceu da balsa no centro de Seattle, precisando desesperadamente de um lugar para morar e de dinheiro para pagar a anuidade, a alimentação e os livros. Depois de se matricular, passou uma curta temporada na casa de sua tia Laura. Naqueles tempos difíceis, uma boca a mais para alimentar era um peso considerável no já combalido orçamento da tia. Por isso, nas duas semanas seguintes acordou bem cedo todos os dias para estudar as poucas ofertas de emprego que saíam nas páginas do *Seattle Post-Intelligencer*. Às vezes não passavam de meia dúzia, ao lado de longas colunas de anúncios de gente se oferecendo para trabalhar.

Tudo que Joyce podia oferecer aos empregadores (além de uma mente brilhante) era sua competência nos serviços de que menos gostava: limpar e cozinhar. Concentrou-se, pois, nos anúncios de serviço doméstico. Sempre que aparecia um, vestia sua roupa de domingo e, para economizar o dinheiro da passagem, caminhava quilômetros até o elegante bairro de Laurelhurst, a leste do campus, ou subia a pé as íngremes ladeiras que levavam a Capitol Hill, um bairro de ruas

sombreadas e silenciosas e residências vitorianas imponentes. Na maioria das vezes, era recebida por mulheres esnobes, da elite da cidade, que a levavam às suas sóbrias salas de estar para fazê-la sentar-se em sofás enfeitados e lhe pedir referências e provas de sua experiência de trabalho – tudo que Joyce não tinha para lhes dar.

Numa tarde quente em Laurelhurst, depois de várias entrevistas desanimadoras, Joyce decidiu ir de porta em porta. As casas, ali, eram grandes e elegantes. Podia ser que alguma estivesse precisando de ajuda e não tivesse tido tempo de publicar um anúncio. Sentindo dores nos pés inchados e artríticos, suando a ponto de estragar o penteado, andou pelas ruas do bairro, de casa em casa, subindo longos acessos para bater, com toda a delicadeza, em suas formidáveis portas de entrada.

No fim do dia, um senhor idoso e de aspecto frágil – um eminente juiz local – veio à porta. Ouviu o que Joyce tinha a dizer, meneando a cabeça enquanto a examinava com atenção. Depois de um longo e estranho silêncio, ele disse, com voz áspera: “Volte amanhã de manhã e veremos se o uniforme da última empregada serve em você.”

Serviu. E, sem precisar de referências nem experiência, Joyce arranhou um emprego.

Agora, nas suas poucas horas de folga do fim de semana, ela e Joe iam de bonde ao centro da cidade para assistir a filmes de Charlie Chan ou Mae West por 40 centavos de dólar. Nas noites de sexta, dedicadas aos estudantes, não havia couvert artístico no Club Victor, o que significava poder dançar ao som da orquestra de Vic Meyers, um maestro local. Sábado era dia de futebol americano e toda partida acabava em dança no ginásio feminino. Eles iam a quase todas, com os 25 centavos do ingresso por conta de Joe. Mas dançar numa quadra de basquete ao som da orquestra da faculdade não era lá muito romântico – na verdade não muito mais do que no Chicken Coop, em Sequim. O que Joe mais queria, mas não podia, era levar Joyce aos lugares chiques que seus amigos frequentavam no centro da cidade, como o Trianon Ballroom, na Terceira Avenida com Wall Street, com seu imenso salão de madeira encerada para 5 mil pessoas, lustres deslumbrantes, paredes cor-de-rosa pintadas com cenas tropicais e palco coberto com uma concha prateada. Em lugares assim se dançava a noite toda ao som de músicos como Guy Lombardo e os Dorsey Brothers. Joyce jurava que não fazia questão, mas Joe sofria por não poder levá-la.

Em meados de novembro o campus fervilhava de agitação e expectativa com a aproximação dos jogos anuais contra a Universidade do Oregon. Como preâmbulo, disputou-se uma partida de futebol americano entre as equipes de calouros e de veteranos do remo. Massacrados, os calouros juraram se vingar na água.

Em 17 de novembro, o auge das festividades, uma tragédia lançou sua sombra sobre o campus. Um calouro chamado Willis Thompson, ao tentar acender uma fogueira numa reunião de estudantes, deixou cair gasolina na roupa, que se incendiou. Ele veio a falecer depois de uma semana de atrozes sofrimentos.

Outra sombra, agora absolutamente literal, desceu sobre o país naquele mesmo mês. Em 11 de novembro, depois de uma noite de ventania, os fazendeiros de Dakota do Norte e do Sul despertaram diante de algo nunca visto – o céu da manhã enegrecido pela terra que o vento levantara de seus próprios campos. A nuvem de poeira chegou a Chicago no dia seguinte e, poucos dias depois, ao norte do estado de Nova York, cujo céu ficou da cor de ferrugem. Mal sabiam os americanos que aquela tempestade, o primeiro “vento negro”, era apenas o prenúncio da Dust Bowl, o segundo ato da longa tragédia da década de 1930 e primeira metade da de 1940. Vendavais terríveis iriam destruir boa parte do solo arável das planícies. Subitamente privados de suas terras, suas casas, seus meios de subsistência, suas raízes e até sua confiança, centenas de milhares de retirantes saíram vagando pelo continente, a maioria rumo ao Oeste em busca de empregos que, àquela altura, não existiam.

Sinais vindos da Alemanha prenunciavam a chegada do terceiro ato, o mais dramático da tragédia. Em 14 de outubro, Hitler abandonou abruptamente a Liga das Nações, suspendendo as conversações com a França e seus aliados sobre o desarmamento do país. Uma reviravolta profundamente preocupante que, na prática, revogava o Tratado de Versalhes e destruía as bases sobre as quais se assentava, desde 1919, a paz na Europa. Krupp – o lendário fabricante alemão de armas e munições – já começara a trabalhar secretamente numa encomenda inicial de 135 tanques Panzer I. No Panamá, observou-se um substancial aumento da quantidade de cargas de nitrato (usado na fabricação de munições) transitando pelo canal, entre o Chile e os Açores, com ordens de navegação ignoradas; rumo à Europa, mas com destino final desconhecido.

Naquele outono, americanos e estrangeiros de outras nacionalidades foram atacados por tropas de assalto em cidades alemãs por se recusarem a fazer saudações nazistas. Estados Unidos, Grã-Bretanha e Holanda alertaram Berlim para as “gravíssimas consequências” da repetição desses acontecimentos. No fim do outono, os relatos chegaram até mesmo à distante cidade de Seattle. O diretor da faculdade de engenharia da Universidade de Washington, Richard Tyler, que acabara de retornar da Alemanha, contou suas impressões num artigo no *The Daily*: “Hoje, o povo alemão tem medo de expressar suas opiniões sobre os assuntos mais triviais”, disse, acrescentando que qualquer opinião passível de ser interpretada como desabonadora do nazismo sujeitava seu autor a detenção e encarceramento sem direito a julgamento. Nem Tyler nem seus leitores sabiam, àquela altura, que os nazistas já haviam aprisionado milhares de dissidentes políticos num campo, inaugurado em março, nas redondezas da charmosa cidade medieval de Dachau.

Naquele outono, pouca gente nos Estados Unidos deu atenção ao relato de Tyler e a muitos outros, ainda mais sinistros, em especial de imigrantes judeus provenientes da Alemanha. Uma pesquisa de opinião entre os estudantes da Universidade de Washington para saber se os Estados Unidos deviam se aliar à França e à Grã-Bretanha contra a Alemanha mostrou um resultado parecido com o obtido em

universidades espalhadas por todo ao país: 99% disseram “não”.

Na tarde de 28 de novembro, após os treinos do último dia do período letivo de outono, o treinador Tom Bolles pediu aos calouros que aguardassem na garagem de barcos para ouvir o anúncio dos selecionados para o 1^o e o 2^o barco. E se enfiou no gabinete de Al Ulbrickson.

Todos se entreolharam. Pelas vidraças embaçadas do cubículo que servia de escritório aos treinadores, os rapazes podiam ver Ulbrickson e Bolles debruçados sobre uma mesa estudando uma folha de papel. A garagem tinha o cheiro azedo de suor, mofo e meias úmidas característico da estação chuvosa. Os últimos raios de luz eram filtrados pelas janelas lá em cima e ocasionais rajadas de vento sacudiam as imensas portas de correr do salão principal. Enquanto os dois treinadores se demoravam no escritório, as brincadeiras e risadas típicas de fim de treino eram substituídas por um desconfortável silêncio. O único som era o das batidinhas provenientes do sótão, no fundo da sala, onde Pocock montava a estrutura de um novo barco.

Finalmente, Bolles saiu do escritório e subiu num banco com uma folha de papel na mão. Os rapazes fizeram um semicírculo ao seu redor.

Começou dizendo que aquela era uma seleção preliminar, que não apenas todos poderiam seguir competindo pelas vagas como ele os incentivava a fazê-lo e que ninguém se sentisse superior pelo fato de ter sido selecionado. Afirmou também que ninguém ali era insubstituível. E passou a ler os nomes, a começar pelos designados para o 2^o barco – aqueles que fariam sombra aos supostos favoritos para o 1^o barco de calouros.

Quando Bolles terminou a leitura do 2^o barco, Joe se virou para Roger, que olhava fixamente para o chão. Nenhum dos dois fora chamado. Mas a espera não foi longa. Bolles logo passou à leitura do 1^o barco – proa, Roger Morris; posição dois, Shorty Hunt; posição três, Joe Rantz... Joe ouviu o restante da lista com o punho cerrado ao lado do corpo, num discreto gesto de exultação. Não queria comemorar de modo explícito na frente dos que haviam ficado de fora. Ao seu lado, Roger soltou a respiração, aliviado.

Enquanto os demais se encaminhavam para o chuveiro, os selecionados para a 1^a guarnição pegaram um barco de treino, suspenderam-no sobre as cabeças e levaram-no ao lago, já quase totalmente escuro, para uma remada comemorativa. Um vento leve, porém cortante, mexia a água. À luz tênue do pôr do sol, saíram remando na direção do Canal e da baía Portage, rumo ao lago Union, em busca de águas mais calmas do que as do vasto lago Washington.

A temperatura caíra abaixo de 4°C. Na água, parecia ainda mais frio. Mas Joe nem se deu conta. Quando o barco entrou, deslizando suavemente, no lago Union,

mal se ouvia o ruído do tráfego urbano. Era um mundo totalmente silencioso salvo pela voz do timoneiro comandando a cadência das remadas. O carrinho de Joe deslizava sobre os trilhos, num movimento constante para a frente e para trás. Seus braços e pernas iam e vinham naturalmente, relaxados. A pá branca de seu remo entrava na água fazendo um murmúrio quase inaudível.

No extremo norte do lago, o timoneiro gritou: “Escora!” Os rapazes puseram os longos remos a roçar na superfície e o barco foi parando devagar. Sobre suas cabeças, nuvens escuras contornadas pelo luar eram empurradas velozmente pelo vento. Ficaram todos em silêncio, a respiração pesada exalando baforadas brancas. Mesmo sem remar, sua respiração era sincronizada. Por um breve e frágil instante, Joe teve a impressão de que eram todos parte de uma coisa só, algo vivo, com alma própria. A oeste, faróis prateados passavam lentamente pelo arco estaiado de aço da ponte Aurora. Ao sul, as luzes cor de âmbar do centro de Seattle dançavam sobre as ondas. No alto de Queen Anne Hill, tremeluziam as luzes rubi das torres de rádio. Joe admirava a cena tomando longos sorvos de ar gelado, vendo tudo aquilo se transformar num borrão de cores desbotadas enquanto – pela primeira vez desde que sua família o deixara – seus olhos se enchiam de lágrimas.

Com o rosto virado de lado, Joe começou a remexer na forqueta de modo que os outros não o vissem. Não sabia de onde vinham essas lágrimas, nem o que significavam, mas algo dentro dele mudara, pelo menos por uns instantes.

Recobrado o fôlego, os rapazes ficaram conversando tranquilamente, sem piadas nem brincadeiras para variar. Falavam baixinho sobre as luzes da cidade e tudo mais que tinham diante de si. Então o timoneiro gritou: “Todos prontos!” Joe se virou para a popa, deslizou o carrinho à frente, deixou a pá branca do remo alcançar a água escura como petróleo, retesou os músculos e esperou o comando que o impeliria para dentro da escuridão bruxuleante.

No dia 2 de dezembro de 1933, começou a chover em Seattle como nunca antes e nunca desde então. Nos 30 dias que se seguiram, houve um único dia sem céu carregado de nuvens e apenas quatro sem precipitação. No fim do mês, os pluviômetros da Universidade de Washington registraram 362mm de chuva. Os do centro da cidade registraram 390mm, até hoje o recorde absoluto para qualquer mês do ano. Alguns dias eram de chuva fraca; outros, de temporal. De um jeito ou de outro, a chuva não cessava.

Em toda a parte ocidental do estado de Washington, os rios – Chehalis, Snoqualmie, Duwamish, Skykomish, Stillaguamish, Skokomish, Snohomish – transbordaram arrastando consigo inúmeras residências rurais. Milhões de toneladas de solo superficial foram levados para o estuário de Puget e vários distritos comerciais de comunidades ribeirinhas da fronteira canadense ficaram totalmente inundados. Ao norte de Seattle, o aumento do nível do rio Skagit rompeu vários diques nas proximidades de sua foz espalhando torrentes de água salgada por mais

de 8 mil hectares das terras agricultáveis mais férteis do estado.

Em vários dos mais belos bairros altos de Seattle, como Alki, Madrona e Magnolia, casas deslizaram encosta abaixo e caíram no lago Washington e no estuário de Puget. Estradas se romperam e seguiram as casas rio abaixo. No centro da cidade, a água da chuva fez o esgoto transbordar pelos bueiros e inundar as ruas e áreas comerciais mais baixas do International District. Nas áreas miseráveis às margens da baía Elliott, a chuva incessante se infiltrou no tecido das habitações improvisadas, atravessou as coberturas metálicas enferrujadas dos barracos e dissolveu os chumaços de jornal amassado que vedavam suas paredes, enlameando o chão e encharcando de água gelada os velhos colchões usados pelos moradores.

Em meio a tantas desgraças, Joyce tirou alguns dias de folga no emprego assim que as provas do outono terminaram e foi com Joe a Sequim para o feriado de Natal. Joe foi ver sua casa na rua Silberhorn, fez uma visita aos McDonald, mas ficou hospedado na casa dos pais de Joyce. Depois de devidamente instalado no sótão, a mãe de Joyce fez questão de lhe mostrar um recorte de um jornal local com a seguinte manchete: “Joe Rantz na 1^a guarnição”. Ele agora era o assunto da cidade, disse-lhe ela.

SEGUNDA PARTE



1934



Resiliência



Tom Bolles



CAPÍTULO 6

Minha ambição sempre foi me tornar o maior construtor de barcos de corrida do mundo. E, sem falsa modéstia, creio ter atingido esse objetivo. Se eu fosse vender ações [da Boeing], acho que perderia o estímulo. Poderia até ficar rico, mas seria um artesão de segunda classe. Prefiro continuar sendo um artesão de primeira.

– George Yeoman Pocock

Em janeiro Joe e Joyce retornaram a Seattle, onde continuava a chover quase todos os dias. Na retomada dos treinos, no dia 8, Joe e os outros 17 rapazes da 1^a e da 2^a guarnição de calouros foram informados de que era hora de passar dos barcos de treinamento para os de corrida – os magníficos barcos de cedro que George Pocock construía em sua oficina nos fundos da garagem da Universidade de Washington.

Ficaram sabendo também que aquilo que no outono lhes parecera um brutal programa de treinamento era apenas uma pálida amostra do que Al Ulbrickson e Tom Bolles lhes reservava para a temporada. Nos primeiros meses, eles competiriam principalmente uns com os outros e com as guarnições de veteranos. Depois competiriam com a Universidade da Colúmbia Britânica e umas outras guarnições do noroeste. A verdadeira temporada de corridas, no entanto, era curta e decisiva: em meados de abril, uma única guarnição – aquela que emergisse como a 1^a guarnição de calouros – enfrentaria sua congênere da Universidade da Califórnia, Berkeley, a grande rival, ali mesmo no lago Washington, na regata anual da Costa do Pacífico. Somente se vencesse ela seria considerada a campeã do Oeste, apta a competir com a Academia Naval e a elite universitária do Leste pelo título nacional

de calouros em Poughkeepsie, Nova York, em junho. Toda a temporada – nove meses de preparação – se resumia a duas grandes corridas.

Em seus seis anos como treinador de calouros, Bolles jamais perdera uma corrida para a Califórnia ou qualquer outra universidade no lago Washington e não tinha a menor intenção de permitir que isso acontecesse agora, com esse novo grupo, por melhores que fossem os calouros da “Cal” – e estava informado de que eles eram, de fato, muito bons. Sabia que os rapazes de Ky Ebright vinham treinando desde agosto e competindo uns com os outros em barcos de corrida desde outubro, quando, em Washington, os calouros ainda ensaiavam suas primeiras remadas nos barcos de treinamento. Bolles notara que Ebright vinha fazendo mais barulho do que de costume na imprensa da baía de São Francisco, alardeando que seus calouros dariam uma surra em Washington. Então disse aos seus rapazes que dali até o dia da corrida eles iriam treinar seis dias por semana, com sol ou com chuva.

Chovia, e eles remavam. Remavam com vento cortante, granizo e até neve, noite adentro. Remavam com as costas na chuva gelada, que se acumulava no fundo barco e espirrava com o movimento dos assentos. Um jornalista esportivo local que cobriu o treinamento naquele mês observou: “Chovia, chovia e chovia. E continuou chovendo, chovendo e chovendo.” Outro comentou que “se eles remassem com o casco emborcado não faria muita diferença; havia quase tanta água acima da superfície quanto abaixo”. Alheio ao mau tempo, Bolles os seguia de perto pelo lago Washington, pelo canal de Montlake e pelo lago Union, onde a água da chuva escorria velozmente dos cascos enegrecidos das antigas escunas. Da cabine de sua lancha de mogno com apliques metálicos, a *Alumnus*, devidamente protegido da chuva e dos respingos das marolas por uma capa amarela, Bolles se esgoelava para transmitir instruções pelo megafone até quase perder a voz.

Vieo uma nova onda de desistências. Muitos dos que haviam suportado os treinos gelados de outubro e novembro agora punham seus remos nos suportes ao fim do treino e se arrastavam até o campus colina acima para nunca mais voltar. Quatro guarnições viraram três, e, no fim do mês, Bolles às vezes tinha dificuldade de preencher o terceiro barco. Todos os rapazes do barco de Joe continuaram, mas a momentânea camaradagem que haviam sentido em sua primeira incursão pelo lago Union, em novembro, rapidamente se evaporou. Sob o olhar implacável de Bolles, que examinava o desempenho de cada um para decidir quem continuaria no barco, a ansiedade, a insegurança e as desavenças tomaram o lugar do alegre otimismo daquela noite.

Al Ulbrickson treinava seus veteranos com igual rigor, visando definir a 1^a e a 2^a guarnições da Universidade que competiriam com a Califórnia em abril e com as universidades do Leste em junho. Mas as chuvas de janeiro viraram tempestades em fevereiro e ele andava decididamente insatisfeito com o que via na água, particularmente com a sua 1^a guarnição. À noite, depois dos treinos, Ulbrickson

costumava ficar em seu gabinete fazendo anotações, comentários geralmente bem mais expressivos do que sua reticente figura pública se permitia. Em meio a resmungos sobre o mau tempo, ele reclamava da falta de energia demonstrada pelos veteranos quando exigiam deles que competissem entre si. O diário se encheu de comentários ácidos: “bailes demais”, “excesso de queixas”, “falta de garra”, “pouca ambição...”.

Em 16 de fevereiro finalmente Ulbrickson viu algo que o satisfizesse – mas não onde estivera procurando. Encerrados os treinos daquela noite, sua 1^a guarnição emparelhou, a 3 quilômetros da garagem, com o 1^o barco de calouros de Tom Bolles, que também retornava. Provoações de parte a parte os levaram a disputar uma corrida. Os calouros saíram colados aos veteranos, no mesmo ritmo de remadas. Aquilo não era surpresa para Ulbrickson, ciente de que Bolles vinha trabalhando duro com seus comandados. Mas como as duas guarnições já treinavam havia horas, ele esperava que os calouros, mais jovens e inexperientes, esmorecessem. Ledo engano. A cerca de 800 metros da garagem, os calouros saltaram à frente assumindo um quarto de barco de vantagem. Aquilo chamou a atenção de Ulbrickson, e também de Harvey Love, o timoneiro da 1^a guarnição, que passou a pedir freneticamente um aumento do ritmo. Dando o máximo nos 30 segundos finais, os veteranos conseguiram chegar junto com os calouros ao cais flutuante da garagem. Naquela noite, Ulbrickson pôs uma cáustica observação em seu diário: “O primeiro trabalho digno de nota da 1^a guarnição.”

Mil e oitenta quilômetros ao sul, no estuário de Oakland – águas da Universidade da Califórnia –, Ky Ebright enfrentava problemas notavelmente similares. Um único membro de sua equipe medalhista de ouro nos Jogos Olímpicos de 1932 ainda remava pela Califórnia e sua 1^a guarnição estava, na melhor das hipóteses, igualando o seu melhor tempo. Ebright não conseguia descobrir o que havia de errado. “Eles são fisicamente perfeitos e muito fortes, mas não consigo vê-los vencendo”, queixou-se certa vez ao *San Francisco Chronicle*. Para completar, nas últimas semanas seus calouros haviam começado a vencer a 1^a guarnição nas tomadas de tempo e nas disputas diretas.

Ky Ebright era, sob vários aspectos, o oposto de Al Ulbrickson. Ulbrickson, um dos melhores remadores da história de Washington, era alto, bem constituído fisicamente e notavelmente bonito, ao passo que o ex-timoneiro Ebright era baixo e magro, usava óculos e tinha feições um tanto irregulares – nariz grande e queixo retraído. A reticência de Ulbrickson beirava a grosseria; a extroversão, de Ebright também. Um de seus remadores, “Buzz” Schulte, lembrou: “Ele berrava, provocava, fazia o que fosse preciso para motivar os rapazes.” Dado a bater com o megafone na amurada da lancha, exasperado, certa vez ele o atirou num remador que havia

enforcado o remo. A péssima aerodinâmica do objeto fez, no entanto, com que ele passasse longe do alvo e caísse no colo do timoneiro, Don Blessing. Irritado com o ataque ao seu remador, Blessing empurrou o megafone com o joelho por sobre a lateral do barco. Ebright explodiu: “Blessing, seu desgraçado! Este megafone custou uma fortuna. Por que fez isso?”

Ky Ebright tinha seus maus momentos, mas era, tal como Al Ulbrickson, um notável treinador – não por acaso, ambos acabariam entrando para o Hall da Fama do remo. Tinha um profundo senso de responsabilidade para com os jovens sob seu comando. Na noite em que a Califórnia ganhou a medalha de ouro olímpica em Amsterdã, em 1928, Ebright foi até Blessing, abraçou-o com emoção e disse, com a voz embargada: “Sabe, Don, eu o xinguei e o enfureci muitas vezes, mas você é o melhor timoneiro e o melhor aluno que eu já tive e quero que saiba quanto valorizo isso.” “Aquilo me levou às lágrimas”, disse Blessing mais tarde. “Ele era um deus para mim” – sentimento compartilhado pela maioria dos seus pupilos, entre eles Robert McNamara, futuro secretário de Defesa dos Estados Unidos, e Gregory Peck, o ator, que em 1997 doou 25 mil dólares à equipe de remo da Califórnia em memória de Ebright.

Como Ulbrickson, Ebright cresceu em Seattle e estudou na Universidade de Washington, onde em 1915 começou sua vida de remador como timoneiro. Certa vez ele liderou uma guarnição de Washington a uma esmagadora vitória por 15 barcos de diferença sobre a Califórnia. Depois de se formar, continuou a frequentar a garagem de barcos de Washington para dar conselhos a alunos e treinadores e ajudar no que fosse possível. Em 1923, quando o diretor técnico de Washington, Ed Leader, saiu para treinar a equipe de Yale, Ebright foi um dos candidatos a ocupar seu posto, mas a universidade o preteriu em favor de Russell “Rusty” Callow.

Pouco depois, Washington recebeu a notícia de que o treinador da Califórnia, Ben Wallis, deixaria Berkeley e que a universidade, depois de anos de resultados pouco expressivos, estava prestes a fechar seu programa de remo. Os responsáveis pelo remo de Washington se alarmaram. A Universidade da Califórnia mantinha equipes de remo desde 1868, um dos programas mais antigos do país. Stanford abandonara a modalidade em 1920. Se Califórnia desistisse também, sem um sério rival na Costa Oeste, temia-se que Washington viesse a ter problemas para manter sua equipe. Mas havia, aparentemente, uma solução: Califórnia queria um treinador que lhe trouxesse resultados; Ebright queria um emprego de treinador; Washington queria um rival. Conclusão: Ky Ebright tornou-se o treinador chefe da equipe de remo da Califórnia em fevereiro de 1924, com a missão de reestruturar o programa de alto a baixo. Ele assim o fez. E teve sua desforra.

Em 1927, o remo da Califórnia evoluíra tanto que já rivalizava com Washington pela supremacia da Costa Oeste. Foi aí que começaram a surgir os atritos. Desde o início, houve em Washington quem dissesse que Ebright, ao aceitar a proposta da Califórnia, havia traído suas origens. Outros achavam que Ebright guardava

mágoa de Washington por ter sido preterido e queria um ajuste de contas. Com a contínua evolução da Califórnia, outras questões vieram à tona e o relacionamento entre os dois programas piorou ainda mais. Em pouco tempo a rivalidade se tornou, como disse Ebright mais tarde com todas as letras, “sangrenta e cruel”.

Um dos motivos dessa animosidade era, quem diria, o maior cavalheiro dos dois lados da barricada. Ky Ebright sabia, desde seus tempos de Washington, da importância de George Pocock para o remo de Washington e se remoía de inveja.

Parte do seu ressentimento se devia a suspeitas a respeito dos barcos. Como quase todos os treinadores de remo do país no fim da década de 1920, Ebright comprava a maior parte de seu equipamento de Pocock, que tinha um negócio próprio fora da garagem de Washington. Seus barcos de cedro e remos de abeto eram, então, tidos em todo o país como inigualáveis em qualidade, durabilidade e, o mais importante, velocidade na água. Eram de última geração, tão elegantes e dinamicamente perfeitos que se costumava dizer que pareciam deslizar mesmo quando parados em seus suportes. Em meados da década de 1930, um oito de Pocock tinha o mesmo preço de mercado de um Cadillac LaSalle zero quilômetro. Ebright, no entanto, reagindo a rumores ouvidos por seu pai de que Pocock estaria fornecendo equipamento de segunda ou defeituoso para prejudicar o maior rival de Washington, enviou-lhe uma carta furiosa: “Ele ouviu dizer que você teria afirmado que esperava que o barco a ser usado por Washington fosse bem melhor do que o que fabricou para a Califórnia este ano.” Nos meses seguintes, várias cartas indelicadas, e até acusatórias, vindas de Berkeley chegaram à caixa de correio de Pocock. A toda elas o inglês respondeu de maneira educada e diplomática, afirmando que o equipamento fornecido à Califórnia era idêntico ao fornecido a Washington e a todos os seus demais clientes. Tudo o que fosse dito em contrário, ele insistia, era puro boato: “Eu lhe asseguro que Washington não hesitaria em trocar seus barcos pelos da Califórnia”, escreveu. “Tire da cabeça de seus rapazes a ideia de que estão recebendo equipamento do inimigo. Não é verdade. Meu trabalho vem em primeiro lugar, seguido da expansão do esporte do remo.” Não convencido, Ebright continuou a atacá-lo.

Ebright criou um dilema para Pocock. Em 1931, a Depressão levava ao encerramento de programas de remo por todo o país ou, na melhor das hipóteses, a cortes radicais na aquisição de equipamentos. Por mais cobiçados que fossem seus barcos, Pocock começou a enfrentar dificuldades para manter o negócio. Escrevia cartas aos treinadores implorando encomendas. Ebright, ansioso, ao que parece, para agarrar a chance de se vingar, escrevia-lhe ameaçando trocá-lo por um fornecedor inglês e exigindo reduções de preço e modificações de projeto. Pocock explicou, várias vezes, que precisava desesperadamente de encomendas, mas não podia baixar os preços. Escreveu: “Nenhum cliente me fez encomendas este ano pedindo redução de preço. Todos sabem o valor dos barcos.” Mas Ebright não

arredou pé: “Você não vai conseguir segurar seus preços por muito tempo; ninguém vai conseguir pagar (...) a galinha dos ovos de ouro morreu.”

O que mais parecia dar nos nervos de Ebright não era, no entanto, o preço, tampouco a qualidade do equipamento que Pocock lhe fornecia, mas o valor dos conselhos que os rapazes de Washington, e não seus remadores, estavam recebendo. Ebright sabia que Pocock possuía um profundo conhecimento de todos os aspectos do esporte – das especificidades técnicas à psicologia da vitória e da derrota –, e não achava justo que Washington detivesse esse monopólio. Sempre que as duas equipes rivais se reuniam, ficava irritado ao ver o inglês no cais, conversando com os rapazes de Washington, ou na lancha, com Ulbrickson, cochichando em seu ouvido. As acusações chegavam a ser bizarras, dada a situação geográfica: “Insisto que o senhor nunca acompanhou um treino da nossa equipe (...) devia sair conosco para dar conselhos como faz com Washington.”

A integridade de Pocock, sua perícia como construtor de barcos e, acima de tudo, sua honra eram tudo em sua vida. As cartas de Ebright lhe magoavam. Primeiro porque, de fato, não devia à Califórnia nada mais do que o equipamento de primeira que continuava a lhe fornecer. Depois porque, quando a Universidade da Califórnia fora a Washington em busca de um novo técnico no outono de 1923, foi George Pocock quem recomendou Ky Ebright depois de recusar a proposta feita a ele por achar que a melhor maneira de contribuir para o esporte era continuar construindo barcos.

Pocock se esforçava para aparar essas arestas. Sempre que as duas universidades se encontravam, ele procurava a delegação da Califórnia para trocar ideias com seus técnicos e ajudar os rapazes a regular seus barcos antes das corridas. Mas os ataques de Ebright não passavam despercebidos na garagem de Washington. Em 1934, as relações entre os dois programas estavam mais tensas do que nunca.

Em meados da primavera, Tom Bolles vivia uma luta diária com os calouros. A curva de seus tempos parecia se mover na direção errada. “Eles estão mais lentos a cada dia que passa”, queixava-se, circunspecto e desanimado.

Um dos desafios básicos do remo é o fato de que quando um remador vai mal, a guarnição inteira afunda com ele. Uma equipe de beisebol, ou de basquete, pode perfeitamente triunfar mesmo que seu grande astro esteja num dia ruim. Mas as exigências do remo são tais que, num barco de corrida, cada remador, ou remadora, depende dos outros integrantes para ter um desempenho quase perfeito em cada remada. Os movimentos precisam estar intimamente conectados, em perfeita sincronia. Um erro ou perda de desempenho de um pode atrapalhar o ritmo da remada, o equilíbrio do barco e, em última instância, o sucesso de toda a guarnição. A maior parte dos problemas de uma guarnição se deve à falta de concentração de um dos remadores.

Em busca de sua melhor forma, os calouros de Washington criaram um mantra

que seu timoneiro, George Morry, entoava durante os treinos: “C-N-B, C-N-B, C-N-B!”, na cadência das remadas. Era o acrônimo de “cabeça no barco” e tinha como finalidade não deixar ninguém esquecer que o remador, do momento em que entra no barco ao momento em que cruza a linha de chegada, tem que se manter totalmente concentrado no que está acontecendo ali dentro. O mundo inteiro se resume àquele casco apertado. Todo o foco fica no remador que está à frente e nos comandos do timoneiro. Nada que não diga respeito ao próprio barco – o barco da raia ao lado, o incentivo da torcida, o encontro da noite anterior – pode invadir a mente de um remador bem-sucedido. Mas não havia, naquela circunstância, mantra que desse jeito nos calouros. Bolles conduziu que precisava retornar com eles aos fundamentos, à mecânica que fazia o barco andar ou não.

Em geral, todo remador de um oito com timoneiro faz a mesma coisa – puxa seu remo na água o mais suavemente possível, com a força e a frequência exigidas pelo timoneiro. Mas há sutis diferenças no que se espera de cada remador, dependendo do lugar que ele ocupe. Dado que o restante do barco vai necessariamente aonde vai a proa, qualquer desvio ou irregularidade na remada do sujeito que vai na proa tem uma grande probabilidade de prejudicar a trajetória, a velocidade e a estabilidade do barco. Portanto, se é correto dizer que o proa deve ser forte, como todos os outros, é ainda mais importante que ele seja tecnicamente completo, capaz de atuar com perfeição, remada a remada, sem nenhuma falha. O mesmo vale, em menor medida, para os remadores das posições dois e três. As posições quatro, cinco e seis compõem a chamada “casa de máquinas” da guarnição, razão pela qual os remadores que as ocupam são geralmente os maiores e mais fortes do grupo. Embora a técnica seja também importante nesses assentos, a velocidade do barco depende sobretudo da força bruta desses remadores e da eficiência com que eles a transmitem à água por meio de seus remos. A posição sete é uma espécie de híbrido. Seu ocupante deve ser quase tão forte quanto os da casa de máquinas, mas precisa estar absolutamente atento, consciente e sintonizado com o que acontece no restante do barco de modo a interpretar com precisão o ritmo e a força aplicados pelo remador da posição oito, o voga, e transmiti-los corretamente à casa de máquinas. O voga fica cara a cara com o timoneiro, que mira a proa e dirige o barco. Teoricamente, o voga aplica o ritmo e a força exigidos pelo timoneiro, mas no fim das contas é ele que controla tudo isso. Todos os demais remam no ritmo e no nível de potência do voga. O barco vai bem quando funciona como um mecanismo bem lubrificado em que cada remador é um elo vital da cadeia que o impele adiante – como a corrente de uma bicicleta.

Para recuperar o desempenho dos calouros, o trabalho de Bolles era buscar com afinho os elos mais fracos da cadeia e repará-los. Naquela primavera, um desses elos parecia ser Joe Rantz. Bolles o trocou várias vezes de posição, da três para a sete e vice-versa, mas sem sucesso. O problema parecia ser técnico. Desde o início dos

testes, no último outono, Bolles não conseguira de Joe uma perpendicular consistente – girar o remo de modo que a pá ficasse a 90 graus com a superfície antes de fazer a pegada, o começo de cada remada. Se a pá entrasse na água a qualquer ângulo que não fosse 90 graus, a quantidade de força gerada pela remada estaria comprometida, reduzindo a eficiência do barco inteiro. Fazer a perpendicular exigia pulsos fortes e um excelente controle motor – e Joe parecia não ter ainda pegado o jeito. Além disso, sua remada era um tanto incomum. Ele remava com muita força, mas de um jeito próprio, um modo que, sob quaisquer critérios convencionais, parecia amplamente ineficaz.

Exasperado, Bolles tirou Joe do 1^o barco certa tarde, antes da saída para o lago Washington. A velocidade diminuiu perceptivelmente. Perplexo, colocou-o de volta no barco para a perna de volta. Disputando corrida, Joe e a 1^a guarnição reconstituída bateram a 2^a por uma margem decisiva. Bolles ficou desconcertado. Talvez o problema não fosse o pulso de Rantz. Talvez fosse sua cabeça.

Para Joe, esse incidente, ainda que passageiro, foi um lembrete frio e súbito de quão precária era sua posição na guarnição e, em consequência, sua presença na universidade. Poucos dias depois, em 20 de março, quando uma nota do *Post-Intelligencer* anunciou “Rantz confirmado na posição três”, Joe recortou o artigo, colou-o num caderno de recortes que acabara de começar e escreveu ao lado: “Será que estou garantido? Olha o que diz o *Post*. Mas não dá para ter certeza.” Todo o seu esforço poderia virar pó de repente, numa tarde qualquer.

O fato de continuar se sentindo o primo pobre do grupo não o ajudava. A permanência do tempo frio o obrigava a ir treinar quase todos os dias com o mesmo suéter surrado, motivo de intermináveis gozações dos colegas.

Para piorar, eles descobriram um terreno novo e fértil para se divertir às suas custas numa noite em que um grupo o encontrou jantando no refeitório. Joe comia vorazmente um enorme prato de bolo de carne com batatas e creme de milho. Terminada a sua comida, virou-se para o colega ao lado, pediu-lhe o resto do bolo de carne que deixara no prato e o devorou com igual avidez.

O falatório não o deixou perceber que alguém chegara por trás fazendo gracinhas. Ao parar e erguer os olhos foi que viu um sorrisinho na cara do colega à sua frente. Seguindo o olhar dele, virou-se e deu com meia dúzia de companheiros do remo estendendo-lhe seus pratos sujos, sorrindo com deboche. Aturdido e humilhado, as orelhas em chamas, Joe abaixou a cabeça, encarou o prato e voltou a comer, mastigando metodicamente com olhos fixos, frios e desafiadores. Tinha fome quase o tempo todo, e não ia desperdiçar comida boa por causa daqueles almofadinhas.

No fim de março, a curva de desempenho dos calouros mudou de direção. Seus tempos voltaram a melhorar. Bolles conseguira, aparentemente, encontrar a

combinação adequada de remadores e posições. Em 2 de abril, com Joe ainda na posição três, Bolles fez uma tomada de tempo. Naquela noite, em casa, Joe escreveu em seu caderno: “Duas milhas em 10m36s. Oito segundos para nos tornarmos a guarnição de calouros mais rápida de todos os tempos!!!”

Durante a maior parte do resto da semana o vento esteve forte demais para remar, mas em 6 de abril as condições melhoraram e Ulbrickson decidiu colocar a 1^a guarnição de calouros e a 1^a e a 2^a de veteranos para competirem entre si no lago Washington. Era a oportunidade perfeita de ver se o atraso provocado pelo mau tempo teria afetado o desempenho dos rapazes.

Ulbrickson deu à 2^a guarnição, que até então não havia se mostrado promissora, uma vantagem de três barcos na largada e mandou os calouros pararem na marca das duas milhas – a distância padrão de suas provas. Pensava, com isso, propiciar aos treinadores uma leitura final e exata de seus tempos em condições de corrida antes do confronto com a Califórnia. A 1^a e a 2^a guarnição deviam prosseguir até a marca das três milhas.

Alinhados os barcos, Ulbrickson empunhou o megafone e comandou: “Todos prontos... Vão!” Harvey Love, o timoneiro da 1^a guarnição, estava conversando e perdeu a largada. Os calouros saltaram, imediatamente, meio barco à frente deles. Os três barcos saíram num ritmo relativamente rápido. Na primeira milha todos sustentaram suas vogas e posições relativas – a 2^a guarnição ainda três barcos à frente dos calouros, em segundo, e a 1^a guarnição meio barco atrás, com a proa estacionada na linha da posição cinco do barco dos calouros. Pouco a pouco, a proa da 1^a guarnição foi caindo até o seis, o sete, o voga e, finalmente, o timoneiro do barco dos calouros. Na marca da milha e meia os calouros haviam aberto distância sobre a 1^a guarnição e começavam a se aproximar da 2^a, à sua frente. E sem sequer aumentar a voga. Faltando um quarto de milha, sentindo ter os dois barcos onde queria que estivessem e ciente de que sua guarnição ainda tinha bastante combustível no tanque, o timoneiro George Morry mandou os calouros aumentarem a voga em dois pontos e passou batido pela 2^a guarnição, assumindo a liderança. Nas duas milhas, Morry comandou: “Escora!” Com dois barcos de frente sobre as duas outras guarnições, os calouros suspenderam os remos e os deixaram deslizar na água para ir parando devagar. Quando os dois outros barcos passaram, os calouros vibraram com os punhos erguidos.

Bolles consultou o cronômetro. Ao ver o tempo dos calouros para as duas milhas, teve de consultá-lo novamente para confirmar. Embora soubesse que eles estavam ficando afiados, percebera agora, sem margem de dúvida, que aquele barco era a semente de algo verdadeiramente excepcional. O que não sabia era se a

Califórnia tinha algo ainda melhor, como Ky Ebright vinha deixando vazar para a imprensa. A resposta ele só teria uma semana depois, em 13 de abril. Pelo sim e pelo não, Bolles decidiu conservar só para si o tempo que registrara no cronômetro.

A velocidade de um barco de corrida é fundamentalmente determinada por dois fatores: a força produzida pela ação combinada dos remos e a voga – que é o número de remadas que a guarnição dá por minuto. Portanto, se dois barcos levando o mesmo peso andarem exatamente à mesma voga, aquele que produzir mais força por remada chegará à frente. Se dois barcos produzirem exatamente a mesma força por remada, mas um deles andar em voga mais alta, este chegará à frente. É claro, remadores são humanos e nenhuma guarnição pode manter, indefinidamente, remadas poderosas e voga muito alta. E, o que é mais crítico: quanto mais alta a voga, mais difícil é manter todos os muitos movimentos individuais da guarnição sincronizados. Assim, toda corrida é uma prova de equilíbrio, uma sequência de sutis e deliberados ajustes de força e voga, sempre em busca do desempenho ideal. Talvez ninguém jamais alcance a excelência absoluta, mas o que Bolles viu naquele dia – sua guarnição remando confortavelmente em voga alta, porém sustentável, e com tamanha força – lhe deu razões para pensar que aqueles calouros iriam longe.

E não era só uma questão de talento atlético. Bolles tinha especial admiração pelo caráter daqueles calouros. Os rapazes que haviam chegado até ali eram durões e otimistas, dignos representantes da cultura do Oeste, a maioria produtos autênticos de suas origens madeireiras, mineiras, leiteiras, pesqueiras e portuárias. Seu modo de falar, de caminhar e de se comportar era próprio de rapazes que haviam passado a maior parte da vida ao ar livre. Apesar dos tempos difíceis e das circunstâncias aflitivas, eles traziam sempre na cara um sorriso puro e aberto e não hesitavam em estender suas mãos calejadas a estranhos. Olhavam nos olhos de um modo convidativo, não desafiador. Riam de qualquer coisa e, nos obstáculos, sempre enxergavam oportunidades. Tudo isso, Bolles sabia, dava a essa guarnição um imenso potencial, particularmente se ela tivesse a chance de competir no Leste.

Naquela mesma noite, em Oakland, Ky Ebright embarcou com suas guarnições – todos rapazes do Oeste também – e seu equipamento no *Cascade* da Southern Pacific rumo a Seattle.

Ciente de que estivera ventando muito no noroeste, Ebright andou se queixando na imprensa da região de São Francisco sobre a falta de experiência de seus rapazes em águas encrespadas. Familiarizado, desde os seus tempos de timoneiro, com os caprichos do lago Washington, não se conformava com o clima ameno e a placidez reinantes no estuário de Oakland. Quando os ventos retornaram, pouco depois da chegada de sua equipe a Seattle, não perdeu tempo. Em 10 de abril, colocou seus três barcos nas águas mexidas do lago para ver como eles se saíam. Para sua

satisfação, saíram-se todos muito bem, especialmente os calouros, ajustando com perícia o ciclo da remada ao movimento das marolas para fazer uma pegada perfeita. Obtiveram ótimos tempos, que Ebright fez questão de manter a salvo da curiosidade da imprensa. A prática confirmou aquilo que Ebright e seu treinador de calouros, Russ Nagler, outro ex-timoneiro de Washington, já vinham insinuando desde algum tempo: que aqueles calouros talvez fossem os melhores que já haviam treinado, melhores até que os vencedores da medalha olímpica de 1932. Ainda em 6 abril, quando um repórter do *San Francisco Chronicle* perguntou a Nagler quais eram as perspectivas de seus calouros, ele respondeu, com surpreendente franqueza: “Nossos calouros vão arrancar o couro dos Huskies...”

Tom Bolles e Al Ulbrickson, que haviam lido a matéria, assistiam da margem do lago ao treino da Califórnia com ar de preocupação. Eles haviam colocado seus rapazes na água naquele mesmo dia, diante da imprensa e de Ebright, mas os calouros retornaram da primeira milha remando de maneira notavelmente letárgica, e o barco com água pela metade. Bolles voltou ao píer com uma expressão carregada e, num movimento atípico, foi até os jornalistas esportivos reunidos na garagem e lhes transmitiu uma previsão curta e grossa a respeito de seus calouros: “Parece que vamos ficar para trás.”

Iludir o adversário fazia parte do jogo. Era muito fácil regular um barco de modo que os remos ficassem perto demais da água e mais ainda remar sem nenhuma pressa dando a impressão de estar a todo vapor. Quando a declaração de Bolles apareceu no jornal no dia seguinte, Joe a recortou, colou-a em seu caderno e escreveu ao lado: “O treinador disse que Cal estava com um palmo de pescoço para fora. E está dando declarações pessimistas para eles esticarem ainda mais. Assim fica mais fácil de cortar.”

O dia da corrida, sexta-feira 13 de abril, foi um desses raros dias de primavera em Seattle em que chumaços de nuvens brancas vagam sobre um intenso azul-celeste e, à tarde, as temperaturas chegaram aos 23^o C.

Às 11 horas da manhã, uma barca fretada por estudantes saiu do cais Colman, no centro de Seattle, e se dirigiu às comportas de Ballard, rumo ao lago Washington. No começo da tarde ela chegou ao Cais Oceanográfico da universidade, onde Joyce Simdars se juntou a outros 1.400 alunos barulhentos vestidos de roxo e dourado, acompanhados da banda marcial da universidade tocando hinos esportivos. Depois que a barca se afastou do cais, a banda passou a tocar músicas de jazz e os estudantes subiram ao convés superior para dançar.

Joyce se acomodou num banco da proa para tomar café ao sol e tentar, dali, assistir à corrida e torcer por Joe. Pretendia encontrá-lo depois, qualquer que fosse o resultado, mas não podia evitar o nervosismo: sabia perfeitamente a importância que tinha para Joe o sucesso do barco e quantas coisas dependiam disso para os dois. Para incentivá-lo, conseguira a muito custo uma tarde de folga no emprego. O

trabalho em Laurelhurst era tão abominável quanto havia imaginado – uma interminável sucessão de tarefas domésticas, vestida num uniforme ridículo, movendo-se pela casa silenciosamente para não perturbar as sacrossantas deliberações do magistrado. Poder desfrutar o sol e o ar fresco na barca era um pequeno alívio da exaustão, do cansaço e da melancolia que lhe causavam o trabalho, os estudos e o inverno inusitadamente longo e chuvoso.

A barca circundou o farol de Laurelhurst e tomou o rumo norte, seguindo a margem ocidental do lago Washington. Nos deques, gramados e píeres particulares, as pessoas estendiam toalhas, abriam garrafas de Coca-Cola e cerveja gelada, tiravam lanches de cestas de piquenique, atiravam amendoim ao ar para pegá-los com a boca e, naturalmente, ajustavam seus binóculos. Rapazes sem camisa jogavam bola em pequenas faixas de praia. Moças em discretas roupas de banho de uma única peça, com saíotes franzidos, se divertiam na água ou se estendiam na areia tépida, aguardando a hora da corrida.

No extremo norte do lago, centenas de barcos de passeio convergiam para um mesmo lugar. Elegantes veleiros brancos, lindas lanchas de mogno polido, imponentes iates com adornos em teca e latão e pequenos barcos a remo jogavam suas âncoras formando um enorme semicírculo ao largo da praia Sheridan, logo depois da barça que demarcava, por meio de uma grande seta negra apontada para a água, a linha de chegada das corridas. Um barco da guarda-costeira patrulhava o percurso, usando sirenes e megafones para manter as raias livres dos barcos pequenos.

Joyce se levantou do banco e tomou posição na amurada, ao lado dos outros estudantes. Decidira manter a calma, independentemente do que acontecesse.

Alguns quilômetros ao sul, dois mil torcedores vestidos de roxo e dourado subiram a bordo de um trem de observação da Northern Pacific na estação Universidade. Mais de 700 deles desembolsaram 2 dólares por um lugar em um dos nove vagões especiais de observação, abertos nas laterais; o restante pagou 1,50 dólar cada por assentos comuns. O trem se deslocava ao longo da raia, paralelamente à margem ocidental do lago, de Sand Point até a linha de chegada na praia Sheridan, e retornava à linha de largada antes do início da prova seguinte. Ao todo, cerca de 80 mil moradores de Seattle – muito mais do que a capacidade do estádio de futebol da Universidade de Washington – haviam começado um esplêndido fim de semana indo assistir às corridas.

As guarnições de calouros de Washington e Califórnia remaram com decisão até a linha de largada, em Sand Point, para a primeira prova, na distância de duas milhas. Em seguida, em intervalos de uma hora, viriam as corridas da 1^a e da 2^a guarnição, ambas com três milhas. Joe Rantz era o número três do barco de Washington; Roger Morris, o sete. Estavam nervosos, como todos os demais. Apesar do calor na beira do lago, uma brisa setentrional moderadamente forte

começara a soprar no espelho-d'água e eles iriam remar bem na sua direção. Isso os tornaria mais lentos, prejudicando, quem sabe, seu estilo. Acima de tudo, havia a aflitiva certeza de que os próximos poucos minutos de esforço extremo iriam lhes dizer se cinco meses e meio de treinos tinham valido a pena. Nesses poucos minutos, cada um daria pouco mais de 300 remadas. Com oito remadores no barco, os remos teriam que entrar e sair suavemente da água mais de 2.400 vezes. Se apenas um deles errasse uma única remada a corrida estaria acabada e todos perderiam a chance de ir para Nova York, em junho, competir com as melhores guarnições da Costa Leste pelo título nacional. Joe perscrutou a multidão reunida na margem do lago imaginando se Joyce estaria sentindo metade da sua aflição.

Às 15 horas, com marolas bem suaves, os calouros alinharam seu barco ao da Califórnia, concentraram-se nele o máximo que podiam e ficaram à espera da ordem de largada. Atrás da linha, Tom Bolles manobrava sua lancha com um chapéu para lá de surrado, com a aba caída e a copa esburacada pelas traças. Ele o comprara de segunda mão em 1930 e o usava em todas as corridas por achar que dava sorte.

Na barca, a banda parou de tocar e os estudantes suspenderam o baile para se aglomerar nas amuradas, fazendo-a adernar ligeiramente para o lado da raia. No trem de observação, o maquinista pôs a mão no acelerador. Na beira do lago, milhares ergueram seus binóculos. O juiz de largada anunciou: “Todos prontos!” Os rapazes de Washington levaram os carrinhos à frente, debruçaram-se sobre os remos, mergulharam as pás na água e olharam fixamente adiante. George Morry, o timoneiro de Washington, ergueu o braço direito, sinalizando que seu barco estava pronto. Grover Clark, o timoneiro da Cal, com um apito entre os dentes, fez o mesmo. O juiz de largada gritou: “Vão!”

A equipe da Califórnia arrancou, atacando a água ao ritmo furioso de 38 remadas por minuto. A proa prateada de seu barco abriu imediatamente um quarto de vantagem sobre Washington. Uma vez na liderança, Cal assumiu o ritmo mais sustentável de 32 por minuto com Grover Clark soprando o seu apito na cadência das remadas. Washington vinha com 30, mas mantendo-se um quarto de barco atrás. Levaram quase um quarto de milha nessa configuração, as pás brancas de Washington cintilando à luz do sol e as da Califórnia soltando chispas de luz azul. Joe Rantz, na posição três, mantinha-se entre o seis e o sete da Califórnia. Roger Morris, na sete, só tinha água a seu lado. Virados para a popa e com a cabeça totalmente concentrada no barco, os rapazes só viam o movimento das costas do companheiro à sua frente. Ninguém fazia a menor ideia de quanta vantagem a Califórnia obtivera com seu ímpeto inicial. Só George Morry, olhando adiante, sabia. Podia ver as costas de Grover Clark, mas mantinha a voga de Washington inalterada em 30 remadas por minuto.

Ao passarem pela marca do quarto de milha, os dois barcos começaram a emparelhar. Logo, Washington foi recuperando a diferença, posição por posição,

sem sair da voga notavelmente baixa de 30 remadas por minuto. Na marca de uma milha, Washington já tomara distância da Califórnia. À medida que o barco adversário entrava no campo de visão dos rapazes de Washington, a confiança deles aumentava. A dor em seus braços, pernas e em seu tórax não dava trégua, mas fora varrida para o fundo de suas mentes e lá ficara, dominada por uma sensação de quase invulnerabilidade.

No barco da Califórnia, Grover Clark tirou o apito da boca e berrou: “Quero 10 fortes!” – no remo, o comando padrão para 10 super-remadas, as mais vigorosas que o remador pode dar. Os remos da Califórnia se curvavam como arcos com o esforço, 10 remadas que ajudaram a Califórnia a manter sua posição. Mas Washington seguia à frente, com a vantagem de quase dois barcos praticamente intacta. Na milha e meia, Clark pediu outras 10, mas os rapazes da Califórnia já não tinham mais o que dar. Os de Washington, sim. Ao entrarem na última meia milha, a sotavento das montanhas do extremo norte do lago, o vento contrário deu lugar aos gritos da torcida nas praias, nos barcos à frente, no trem de observação e – os mais frenéticos – na barca apinhada de estudantes. O barco da Califórnia lutava para se aproximar, com Grover Clark apitando como uma locomotiva desgovernada. Ao se aproximar da linha de chegada com quatro barcos de vantagem, George Morry pediu, finalmente, o aumento da voga. Os rapazes de Washington passaram a 32, logo a 36, só para mostrar que podiam. Cruzaram a linha de chegada com quatro barcos e meio de vantagem sobre a Califórnia e quase 20 segundos menos que o recorde da corrida de calouros – com vento de proa e tudo.

Gritos de júbilo e buzinas estridentes eram ouvidos por toda a margem do lago enquanto os calouros de Washington remavam até o barco da Califórnia para buscar o que normalmente simboliza o troféu das guarnições vitoriosas: as camisetas dos vencidos. Cumprimentaram os adversários, agora descamisados e desanimados, e remaram, exultantes, até o cais. Tom Bolles os recebeu calorosamente no *Alumnus* e os levou à barca dos estudantes.

Com seu troféu na mão, Joe subiu radiante a escadinha que levava ao convés superior à procura de Joyce. Não seria fácil encontrar uma mocinha de 1,60 metro de altura no meio daquela multidão ávida para cumprimentá-los. Mas Joyce o avistara e foi abrindo caminho em meio à massa até chegar, finalmente, diante de Joe, que se curvou e a ergueu do chão com um grande abraço suado.

Um grupo de estudantes levou a guarnição ao refeitório do barco e os fez sentarem-se à mesa diante de uma montanha de sorvete, cortesia da Associação dos Alunos da Universidade de Washington. Joe se empanturrou, como sempre fazia quando a comida era de graça – sempre que havia comida, na verdade. Terminado o lanche, levou Joyce de volta ao convés onde a orquestra já tocava música dançante a todo volume. Joe – de calção e camiseta, queimado de sol e descalço – pegou Joyce – magra e frágil num vestidinho branco, franzido, de verão – e a fez rodopiar. E eles continuaram girando pelo deque, rindo, tontos de alegria sob o céu azul de Seattle.

Naquele mesmo dia, num bairro elegante de Berlim próximo ao Ministério da Propaganda, Joseph e Magda Goebbels recebiam mais um filho – uma menina de cabelos castanhos a que deram o nome Hildegard. Apelidaram-na “Hilde”, mas o pai logo começou a chamá-la de sua “ratinha”. Era o segundo dos seis filhos de Goebbels que, 11 anos depois, Magda mandaria matar com cianureto.

Tudo corria às mil maravilhas para o ministro do Reich naquela primavera. O velho Estádio Olímpico estava sendo demolido para a construção do vasto complexo projetado por Werner March para as Olimpíadas de 1936 – um empreendimento à altura das ambições políticas de Hitler e dos objetivos propagandísticos de Goebbels. O Reichssportfeld se estenderia por mais de 130 hectares.

Antecipando-se aos Jogos, Goebbels formara, em janeiro e fevereiro, comitês do Ministério para imprensa escrita, rádio, cinema, transportes, arte pública e orçamento, todos com a responsabilidade de extrair dos Jogos o máximo retorno em propaganda. Nenhuma oportunidade seria desperdiçada ou negligenciada. Do tratamento a ser dispensado à imprensa estrangeira à decoração da cidade, tudo estaria submetido a um rigoroso planejamento do Estado alemão. Foi numa dessas reuniões que um dos assessores de Goebbels propôs algo inteiramente novo – uma poderosa peça publicitária concebida para destacar o que o III Reich tomava como suas raízes ancestrais na Grécia Antiga –, um revezamento para trazer a chama simbólica de Olímpia, na Grécia, até Berlim.

Enquanto isso, o ministro procedia à implacável eliminação do judaísmo e de outras influências “questionáveis” da vida cultural alemã. Desde 10 de maio de 1933, quando incitou estudantes da Universidade de Berlim a queimarem cerca de 20 mil livros – de Albert Einstein, Erich Maria Remarque, Thomas Mann, Jack London, H. G. Wells e Helen Keller, entre outros –, Goebbels vinha se dedicando incansavelmente ao seu mister de “purificar” a arte, a música, o teatro, a literatura, a radiodifusão, a educação, os esportes e o cinema alemães. Atores, escritores, artistas, professores, funcionários públicos, advogados e médicos judeus foram expulsos de suas ocupações e privados de seus meios de vida, através de novas leis ou do terror dos camisas-pardas nazistas – os paramilitares das Sturmabteilung, ou SA.

A indústria cinematográfica alemã tornara-se de particular interesse para Goebbels. Convencido do potencial propagandístico do cinema, dedicava-se agora a eliminar dos filmes quaisquer ideias, imagens ou temas que não correspondessem aos mitos nazistas em ascensão. Para tanto, o departamento de cinema do Ministério da Propaganda passara a supervisionar diretamente o planejamento e a produção de todos os novos filmes alemães. O próprio Goebbels – romancista e dramaturgo fracassado – assumira pessoalmente a revisão dos roteiros de quase todos os filmes, usando um lápis verde para eliminar ou reescrever falas e cenas que lhe parecessem ofensivas.

Mas não se tratava apenas do valor prático do cinema para a propaganda

nazista. Goebbels sentia-se pessoalmente atraído pelo glamour da indústria, muito especialmente pelos astros alemães que povoavam as telas dos cinemas de Berlim. Dado que agora todos dependiam de Goebbels, muitos atores, atrizes, produtores e diretores passaram a frequentar o seu círculo, a bajulá-lo e a pedir-lhe favores.

Em junho do ano anterior, Hitler premiara Goebbels com uma suntuosa residência particular na recém-rebatizada Hermann-Göring-Strasse, rua situada uma quadra ao sul do Portão de Brandemburgo. Goebbels logo tratou de reformar e ampliar a casa – um centenário palácio dos marechais da corte prussiana – para torná-la ainda mais imponente. Mandou construir um segundo pavimento, montar um cinema privado, instalar estufas aquecidas e criar caprichados jardins. Tendo à disposição um orçamento praticamente ilimitado, Magda Goebbels a mobiliou e decorou com grande extravagância – paredes cobertas de gobelins e pinturas tomadas de museus alemães, tapetes luxuosos e até uma cômoda que fora de Frederico, o Grande. Adaptada aos padrões de Goebbels, a casa se convertera num foco de noites íntimas e grandes jantares para nazistas e todos os que se refestelavam à sua sombra.

Dentre os frequentadores da mansão da Hermann-Göring-Strasse, Goebbels tinha especial interesse pelas jovens estrelas em ascensão, algumas das quais logo descobriram que satisfazer seus desejos eróticos, a despeito de sua pequena estatura e sua psique deformada, podia ser um poderoso estímulo ao desenvolvimento de suas carreiras. Outras ele cultivava por seus autênticos talentos dramáticos e pela pura vaidade de poder tê-las em sua companhia.

Nesta segunda categoria se enquadrava uma jovem que participara de algumas de suas festas naquela primavera, estrela dotada de luz própria e amiga cada vez mais íntima de Adolf Hitler. Mais do que qualquer outra mulher alemã, ela teria um papel fundamental na conformação do movimento nazista.

Além de bela e brilhante, Leni Riefenstahl era obstinada e sabia como conseguir o que queria. E o que queria acima de tudo era ser o centro das atenções, alvo privilegiado dos holofotes e objeto da aclamação pública.

Desde muito jovem, demonstrou uma vontade indômita de chegar ao ápice. Aos 17 anos decidiu se tornar bailarina, à revelia da opinião convencional de que bailarinas começavam sua formação desde crianças. Com pouco mais de 20 anos, já dançava profissionalmente para plateias de toda a Alemanha, colhendo elogios entusiásticos da crítica. Obrigada, por causa de uma lesão, a encerrar a carreira de bailarina, voltou-se para o cinema e chegou ao estrelato logo em *A montanha sagrada*, seu primeiro filme como atriz principal. Como não poderia deixar de ser em se tratando de Leni Riefenstahl, mesmo tendo estrelado, nos anos seguintes, uma série de filmes de igual sucesso, ela não se sentia saciada em suas ambições. Cada vez menos disposta a ceder o controle criativo de seu trabalho, fundou em 1931 sua própria produtora e começou – muito precocemente para uma mulher, na década de 1930 – a escrever, produzir, dirigir, editar e estrelar seus filmes.



Joseph Goebbels e Leni Riefenstahl

A luz azul, lançado em 1932, era diferente de tudo o que já se vira, uma espécie de conto de fadas místico que romaneava e celebrava a vida simples de fazendeiros vivendo em harmonia com a natureza em solo alemão. O filme condenava a corrupção do moderno mundo industrial e, por tabela, também os intelectuais. Internacionalmente aclamado, ficou semanas em cartaz nos cinemas de Londres e Paris.

Embora menos calorosamente recebido na Alemanha, o filme fascinou Adolf Hitler, para quem ele era a perfeita representação visual e artística da ideologia “do sangue e da terra” sobre a qual fora fundado o partido nazista – a ideia de que a força da nação residia em sua linhagem nativa pura e simples. Hitler já conhecia o trabalho de Leni desde algum tempo, mas agora se tornara seu amigo. Atendendo a um pedido pessoal seu, em 1933 ela dirigiu um filme de propaganda de uma hora de duração, *A vitória da fê*, documentando o congresso do partido nazista daquele ano em Nuremberg. Produzido em cima da hora e com várias dificuldades técnicas, o filme não a agradou, mas o Führer continuou impressionado com seu trabalho. Sua expectativa era de que, no outono, ela produzisse um filme ainda mais ambicioso sobre o grande congresso de Nuremberg de 1934.

A contínua ascensão de Leni Riefenstahl nos meses seguintes foi motivo de frequentes atritos com Goebbels, cada vez mais enciumado de sua influência junto a

Hitler e da imunidade que ele lhe concedia. Além disso, segundo ela, Goebbels se sentia sexualmente atraído por ela e a cortejava. Mais adiante, este estranho par desempenharia um importante papel na imagem que os Jogos Olímpicos de Berlim e, por extensão, o novo Estado nazista projetariam para o mundo inteiro.

Por ora, no entanto, Leni era apenas um rosto a mais no turbilhão de personagens glamourosos que frequentavam a imponente mansão de Joseph e Magda Goebbels para tomar champanhe, festejar os anfitriões e celebrar sua juventude e beleza dançando, cantando, assistindo a filmes e falando de pureza racial até tarde da noite, enquanto a pequena Hilde Goebbels dormia em seu berço na penumbra de um quarto do segundo andar.



Joe com seu banjo



CAPÍTULO 7

O remo de competição é uma arte, não um esforço frenético. As provas são vencidas com a força da mente e a força dos braços. É preciso tirar os adversários da cabeça desde a primeira remada. Os pensamentos devem estar concentrados em você mesmo e em seu barco; sempre positivos, nunca negativos.

– George Yeoman Pocock

Enfileirados na amurada da barca, Joe Rantz e seus companheiros de guarnição perscrutavam a água usando as mãos para proteger os olhos do sol do fim da tarde. Fazia duas horas que eles haviam derrotado os calouros da Califórnia. Agora era a vez de a 1^a guarnição enfrentar os rapazes de Ky Ebright.

O que aconteceu nos minutos seguintes entrou para os anais como uma das maiores corridas de seniores da história da rivalidade entre Califórnia e Washington. Imediatamente após a corrida, Frank G. Gorrie, da Associated Press, enviou à sua base no Leste um entusiástico relato que seria lido em todo o país: “Os dois célebres oitos largaram a toda na superfície ensolarada do lago como se estivessem algemados, alternando-se na liderança por uma diferença de centímetros. Califórnia logrou uma pequena vantagem inicial, cedeu-a à altura da primeira milha, pôs-se à frente outra vez na milha e meia, ficou para trás na segunda milha quando Washington deu três séries sucessivas de ‘10 fortes’, voltou forte um momento depois (...).”

Joe assistia, fascinado, ao desenrolar do drama. Os estudantes pediam insistentemente a Washington que “partissem para cima”, que aumentassem o ritmo

e acabassem com a Califórnia. Cal golpeava a água ao vigoroso ritmo de 36 remadas por minuto, mas o timoneiro de Washington, Harvey Love, manteve o ritmo constante e relativamente tranquilo de 31 remadas por mais de 2,5 milhas, o estritamente necessário para manter o barco na disputa, pedindo séries de 10 fortes quando ameaçava ficar muito para trás e logo retomando o ritmo constante para preservar sua guarnição. Quando, porém, depois de várias tentativas fracassadas da Califórnia de se distanciar, o barco que marcava a linha de chegada entrou em seu campo de visão, Love comandou: “Agora! Força máxima!” A voga saltou para 38 e logo depois para 40. Washington avançou, célere. Califórnia hesitou um instante e Washington cruzou a linha pouco mais de um segundo à frente, estabelecendo o novo recorde da prova em 16m33s4.

Uma corrida eletrizante. Mas para Joe e os demais calouros foi, sobretudo, uma aula sobre como Al Ulbrickson, seu diretor técnico a partir do outono seguinte, construía suas vitórias. De certa forma, era a lição que Tom Bolles já havia ministrado ao esconder de Ebright os melhores tempos de seus calouros e dizer aos rapazes que deixassem Cal “botar o pescoço pra fora”. A Joe, em especial, a prova principal ensinou outra lição. Para derrotar um adversário do seu nível, talvez até superior, não bastava dar tudo do início ao fim: era preciso dominá-lo mentalmente. Numa prova parelha, quando o momento crítico se apresentava, você tinha que saber algo que ele não sabia: que no fundo do seu ser você ainda tinha uma reserva, algo ainda não mostrado e que, ao ser revelado, faria com que ele duvidasse de si próprio e hesitasse na hora da verdade. Como tantas outras coisas na vida, o remo era em parte uma questão de confiança, em parte uma questão de conhecer o próprio coração.

Nos dias que se seguiram à célebre corrida Califórnia-Washington, os calouros tiveram outra queda abrupta de rendimento. Seus resultados eram cada vez mais desanimadores. Davam a impressão de ter perdido todo o foco. Quanto mais Tom Bolles urrava em seu megafone, mais lentos eles pareciam ficar.

Remando sob o sol quente num dia preguiçoso do início de maio, a letargia foi tanta que os rapazes não conseguiram cruzar a tempo o caminho de um rebocador que levava uma chata. Expelindo fumaça negra, ele se precipitou sobre o barco, apitando e buzinando a toda velocidade enquanto John Merrill, o timoneiro, gritava: “Para trás! Para trás!” Em pânico, o remador da posição quatro se atirou de qualquer jeito na água fazendo o barco quase virar. O rebocador deu uma guinada a bombordo e roçou a proa do barco, por pouco não atingindo o rapaz que mergulhara. Bolles, que assistiu a tudo de sua lancha, ficou furioso. Puxou o remador ruborizado de dentro da água, deu a partida e retornou à garagem.

A guarnição também voltou em total silêncio. Bolles os esperava no cais, andando de um lado para outro e esbravejando, dedo em riste, que iria recomendar do zero para a regata de junho em Poughkeepsie. Ninguém podia achar que tinha vaga

garantida só por ter derrotado a Califórnia. Joe ficou perplexo. A vaga que por um momento lhe pareceu certa estava aberta novamente. Naquela mesma semana, a faculdade o informou que estava quase reprovado em Educação Física, disciplina que deveria ser substituída pelo remo.

Como costuma acontecer no fim da primavera, em meados de maio o tempo em Seattle passou de ensolarado a chuvoso, colocando os calouros uma vez mais às voltas com ventos contrários, mãos dormentes e marolas de proa. Mas para surpresa deles próprios e dos treinadores, quanto pior ficava o tempo, melhor eles remavam.

Foi remando contra um cortante vento norte num daqueles dias cinzentos e chuvosos de fins de maio, em que a retirada da pá fazia espirrar água para todo lado, inclusive para o interior do barco, que Joe e seus colegas da 1^a guarnição de calouros fizeram o tempo de 10m35s, quatro segundos acima do recorde da distância. A bordo do *Alumnus*, George Pocock assistiu à performance. Ao desembarcar, foi até um repórter que o esperava na garagem e lhe fez uma surpreendente declaração: “Tom Bolles tem em mãos um ótimo barco para águas agitadas”, disse, de modo tranquilo mas convincente. “Não fica devendo nada a qualquer outro que eu já tenha visto.”

Vindo de Pocock, um homem modesto e reservado que não era dado a exageros, muito menos em se tratando da capacidade de uma guarnição de calouros, aquilo foi como uma proclamação divina. Tom Bolles parou de falar em recomendar o zero. No final, os mesmos nove calouros que haviam batido a Califórnia é que iriam a Poughkeepsie disputar o título nacional.

Na noite de 1^o de junho de 1934, mais de mil fãs lotaram o salão de mármore da estação ferroviária de King Street, em Seattle, para festejar o embarque da equipe de remo de Washington num trem da Great Northern, o *The Empire Builder*, rumo a Poughkeepsie. Gritos de guerra e fanfarras da banda marcial da universidade contribuíam para elevar ao máximo o moral das guarnições – a de calouros em particular. Poucos deles conheciam o mundo além do oeste de Washington e a maioria nem sequer viajara de trem. E ali estavam eles, prestes a cruzar o continente. Para garotos que cresceram ordenhando vacas, cortando toras e empilhando tábuas, que conheciam pelo nome metade dos habitantes de suas cidades e cujos pais lhes contavam histórias sobre a primeira vez que haviam visto um automóvel e uma casa com iluminação elétrica, tudo aquilo era inebriante.

Confortavelmente instalado num vagão Pullman, Joe mal conseguia acreditar no rebuliço que, visto da janela esverdeada de sua poltrona, transbordava do saguão para a plataforma. Ele, que nunca fora celebrado por coisa alguma, agora fazia parte de algo que, mais do que simples admiração, era objeto de uma espécie de lisonja. Sentia-se cheio de orgulho, mas também tenso por um inquietante

desconforto. Voltavam à tona coisas sobre as quais, naqueles dias, estivera tentando não pensar.

Naquela noite, enquanto o *Empire Builder* atravessava a passagem Stevens da cordilheira das Cascatas e se lançava sobre os trigais do leste de Washington, os rapazes tratavam de se divertir. Jogaram cartas, contaram piadas obscenas, correram e jogaram bola nos corredores do vagão até caírem exaustos em seus beliches.

A farra continuou no dia seguinte quando alguém apareceu com uma caixa de bexigas. Das barulhentas plataformas que separam os vagões, eles arremessaram alegremente os balões cheios de água em todos os alvos que se apresentaram no percurso de Montana a Dakota do Norte – vacas pastando nos campos, automóveis empoeirados à espera nas passagens de nível, cães adormecidos nas plataformas das pequenas estações –, sempre saudando suas vítimas atônitas com o lema “Curve-se a Washington”.

Desinibido pelas brincadeiras com os balões, Joe criou coragem para tirar do estojo o violão que trouxera consigo. Alguns veteranos, curiosos, se aproximaram enquanto ele afinava o instrumento. Concentrado nos acordes, Joe enveredou pelo repertório que costumava tocar no secundário – canções juvenis e de vaqueiros que aprendera na Mina de Ouro e Rubi e nas estações de rádio de Sequim.

Os rapazes, que a princípio apenas ouviam, começaram a se entreolhar, logo a dar risadinhas e, finalmente, a assoviar e gritar. “Olhem só! Joe, o caubói!”, berrou um. “Ei, pessoal, venha ouvir Rantz, o remador trovador!”, disse outro, para os que observavam a cena no corredor.

Intimidado, Joe ergueu os olhos e parou de tocar abruptamente, no meio de “The Yellow Rose of Texas”. Com o rosto em chamas, a mandíbula cerrada e os olhos frios e duros como pedra, pôs o violão de volta no estojo o mais rápido que pôde e se retirou para outro vagão.

Nada poderia ter sido mais doloroso. A música, que o animara nos momentos mais tristes de sua infância, que o aproximara das pessoas na escola, que lhe trouxera amigos e o ajudara a sobreviver nos dias mais difíceis de Sequim, a música que era seu especial talento e motivo de orgulho, de repente se voltara contra ele revelando toda a sua falta de sofisticação. No momento em que começava a se sentir parte de algo maior, voltara a ser um excluído.

Ao chegar a Nova York, em 6 de junho, a equipe de Washington teve que levar seus barcos para uma velha garagem em ruínas em Highland, na margem oriental do rio Hudson, do outro lado da ponte que vinha de Poughkeepsie. A bem da verdade, a instalação não passava de um galpão precário construído sobre palafitas e aberto às correntes de vento. Uma água mal-cheirosa saía dos chuveiros, diretamente do Hudson para as cabeças dos atletas.

Tom Bolles mandou os calouros para a água naquele mesmo dia, ansioso para

ver seu desempenho numa raia desconhecida. Era a primeira vez que eles iriam remar num rio, na verdade a primeira vez que iriam remar em outro lugar que não o lago Washington. O clima opressivo, quente e pegajoso era diferente de tudo a que estavam acostumados. Ao chegarem à água com o barco – o *City of Seattle* – já estavam encharcados de suor. Havia uma ligeira brisa, mas até o vento lhes pareceu pastoso. Tiraram, então, as camisetas, mergulharam-nas nas águas poluídas do Hudson e tornaram a vesti-las, o que só fez tornar a umidade ainda mais insuportável. Bolles mandou que remassem rio acima durante alguns minutos, em ritmo de aquecimento, e subiu na lancha para acompanhá-los. Quando os julgou preparados, levou o megafone à boca e ordenou que fizessem um tiro. Os rapazes se inclinaram sobre os remos e partiram, mas Bolles nem se deu ao trabalho de olhar para o cronômetro. De pronto pôde ver que estavam longe de seu melhor ritmo. Pior, pareciam cansados, claramente prostrados pelo calor, ziguezagueando pela raia. Embora soubessem lidar com praticamente qualquer quantidade de vento e marolas no lago Washington, no Hudson era diferente – as marolas, baixas e longas, pegavam o barco de lado deixando as pás dos remos ora totalmente fora da água ora mergulhadas em excesso. Os efeitos da maré e da correnteza os confundiam. Não esperavam que a água se movesse sob o barco, muito menos que os levasse aonde eles não queriam ir. Bolles pegou o megafone, ordenou “Escora!” e acenou para retornarem à garagem. Precisava falar com Pocock.

Desanimados, os rapazes guardaram o barco, tomaram banho e iniciaram a longa caminhada ao longo da ferrovia litorânea até o barranco que levava à pensão de Florence Palmer, onde estavam alojados. A casa da Sra. Palmer era pequena e sua diária, acessível. Os parques produtos de sua cozinha nem de longe davam conta do apetite dos mais de 20 rapazes altos e robustos, mais um punhado de treinadores e timoneiros. Depois de comer o que havia disponível, eles subiram, cambaleantes, para os quartos no sótão – seis em cada um – para dormir, a despeito do calor úmido e sufocante, em beliches que mais pareciam instrumentos de tortura.

A regata da Associação Interuniversitária de Remo (IRA, na sigla em inglês) em Poughkeepsie era uma instituição célebre, com raízes profundas na história do remo dos Estados Unidos.

O primeiro grande espetáculo de remo da América foi uma corrida em 1824, na baía de Nova York, entre um grupo de quatro barqueiros locais num *Whitehall* de 24 pés, o *American Star*, e outro, e formado por quatro marinheiros de um navio de guerra britânico em visita ao país, num barco similar, o *Certain Death*. Com a guerra de 1812 e o incêndio da Casa Branca ainda relativamente frescos na memória, os ânimos estavam exaltados, especialmente do lado americano. Os nova-iorquinos venceram a corrida – e levaram o polpudo prêmio de mil dólares – remando de The Battery a Hoboken, ida e volta, diante de uma entusiástica plateia estimada entre 50 mil e 100 mil espectadores, na época o maior público já reunido

no país para assistir a um evento desportivo.

Na década de 1830, clubes de remo privados começaram a surgir em várias cidades americanas. Por volta de 1840 algumas universidades do Leste já tinham suas próprias equipes. A primeira competição universitária de remo dos Estados Unidos, na verdade o primeiro evento esportivo interuniversitário organizado no país, reuniu Harvard e Yale em 1852, no lago Winnepesaukee, estado de New Hampshire. Com pouquíssimas interrupções – grandes guerras que obrigaram os jovens a trocar os estudos por afazeres mais arriscados –, a regata Harvard-Yale foi disputada todos os anos desde 1859. Durante boa parte desse período, ela foi um dos principais eventos esportivos do país. Em 1869 Harvard enfrentou a instituição de maior prestígio da Grã-Bretanha, Oxford, numa competição no Tâmesa. Oxford derrotou Harvard perante uma imensa multidão, mas o evento teve tanta publicidade nos Estados Unidos que gerou uma explosão de interesse pelo remo. Deu-lhe também a aura elitista que perdura até os dias de hoje.

Outras universidades do Leste criaram, então, suas próprias equipes e começaram a competir entre si, de igual para igual. No entanto, Harvard e Yale não disputaram nenhuma outra competição interuniversitária que não o seu confronto anual, e não houve nada que se parecesse com um campeonato nacional até 1895, quando, incentivados pela abertura da Estrada de Ferro Central de Nova York, as universidades Cornell, Colúmbia e Pensilvânia decidiram formar a Associação Interuniversitária de Remo e se reunir anualmente em Poughkeepsie, uma raia de 4 milhas às margens do rio Hudson onde amadores e profissionais vinham remando desde a década de 1860. Quase imediatamente após a primeira disputa, vencida por Cornell em 21 de junho de 1895, outras universidades começaram a ser convidadas, tornando este evento a mais prestigiosa regata de remo do país, mais até do que a corrida anual Harvard-Yale, o equivalente ao campeonato nacional.

No início do século XX surgiram vários clubes de remo nos enclaves da alta sociedade. Hotéis de luxo e transatlânticos – incluindo o *Titanic* – instalaram aparelhos de remo para que os hóspedes pudessem manter a forma e imitar seus heróis. Na segunda década do novo século, dezenas de milhares de aficionados – cerca de 125 mil em 1929 – iam a Poughkeepsie para assistir à regata anual e milhões a acompanhavam pelo rádio. A regata chegou a rivalizar com grandes eventos esportivos nacionais como o Kentucky Derby (hipismo), o Rose Bowl (futebol americano) e a World Series (beisebol).

Durante a maior parte do primeiro quarto de século, as regatas foram totalmente dominadas pelas escolas do Leste. Nenhuma universidade do Oeste se atreveu a competir até 1912, quando Stanford conquistou um distante sexto lugar. No ano seguinte, Hiram Conibear trouxe pela primeira vez uma equipe de Washington, quase inteiramente formada por rapazes simples do interior. Ficou em terceiro, resultado que impressionou os fãs e a imprensa do Leste. Em 1915, Stanford surpreendeu obtendo o segundo lugar. Um jornalista nova-iorquino observou:

“Stanford poderia ter vencido se tivesse um barco menos tosco.” Na verdade, Stanford optara por deixar seu elegante Pocock em casa, em Palo Alto, e utilizar um barco construído no Leste.

Nos 10 anos seguintes, porém, as universidades do Oeste – Califórnia, Stanford e Washington – só ocasionalmente retornaram a Poughkeepsie. Era difícil justificar a viagem. Além do custo de transportar equipes inteiras e seus frágeis barcos ao outro lado do país, os rapazes eram recebidos no Leste com a incômoda mescla de presunção, condescendência e, ocasionalmente, declarado escárnio. Aficionados, ex-alunos, jornalistas esportivos e a imprensa em geral estavam acostumados a ver filhos de senadores, governadores, barões da indústria e até de presidentes – não de agricultores, pescadores e lenhadores – remando no Hudson.

Até que, numa noite chuvosa de junho de 1923, a equipe principal de Washington reapareceu em Poughkeepsie sob a liderança de seu novo treinador Russell “Rusty” Callow. Depois de saltar à frente dos demais competidores, as guarnições de Washington e da Academia Naval entraram praticamente empatadas na reta final. Foi aí que o timoneiro de Washington, Don Grant, cujos comandos eram abafados pelo vozerio do público, ergueu sobre a cabeça uma bandeira vermelha (cortada às pressas de um estandarte de Cornell antes da corrida) para sinalizar aos rapazes que era o momento de dar tudo. O voga de Washington, Dow Walling, com uma das pernas grotescamente inflamada por três enormes furúnculos, deslizou em seu carrinho, lançou as pernas à frente e aumentou o ritmo para além das furiosas 40 remadas por minuto já em curso. O barco acelerou e Washington obteve, por pequena margem, a primeira vitória do Oeste na regata da IRA. Exultante, a guarnição do Husky tirou Walling cuidadosamente do barco e mandou-o direto para o hospital. Aficionados e jornalistas atônitos se reuniram ao redor dos rapazes no píer, crivando-os de perguntas: “A Universidade de Washington fica no distrito de Colúmbia? Onde fica exatamente Seattle? É verdade que alguns dos rapazes são lenhadores?” Exibindo largos sorrisos, eles pouco disseram, mas saíram distribuindo totens em miniatura.

Assistindo ao término da prova na lancha dos treinadores, George Pocock se esgoelava de um modo pouco característico. Mais tarde, o sempre reservado inglês confessou: “Devo ter me comportado como uma criança.” E tinha bons motivos. Ele construiu o barco de cedro-espanhol com que Washington vencera a corrida. Foi a primeira vez que o Leste teve a chance de travar contato com seu trabalho. Poucos dias depois de retornar a Seattle, chegaram à sua oficina encomendas de oito novos barcos. Menos de uma década mais tarde, a maioria dos barcos da regata de Poughkeepsie era obra de Pocock. Em 1943, todos eram – 30, no total.

O Dr. Loyal Shoudy, proeminente e fanaticamente leal ex-aluno de Washington, ficou tão impressionado com a conquista que, naquela noite, levou os rapazes a Nova York para homenageá-los com um jantar de gala e um show. No jantar, cada membro da guarnição encontrou em seu prato uma nota de 10 dólares e uma

gravata roxa. Por muitas décadas, prevaleceu a tradição de se homenagearem os remadores de Washington, ao final de cada temporada, com um “jantar Loyal Shoudy” em que cada um ganhava, em seu prato, uma gravata roxa.

No ano seguinte, 1924, com o jovem Al Ulbrickson na voga, Washington voltou a vencer a prova principal, dessa vez de forma esmagadora. Repetiu o feito em 1926, com Ulbrickson remando o último quarto de milha com o músculo de um dos braços distendido. Em 1928, os California Bears de Ky Ebright ganharam seu primeiro título em Poughkeepsie a caminho da medalha de ouro olímpica daquele ano e, novamente, em 1932. Em 1934, as escolas do Oeste começavam finalmente a ser levadas a sério. Ainda assim, para a maioria dos que, todo mês de junho, acompanhavam as provas no Hudson em seus iates, fossem de Manhattan ou dos Hamptons, era natural presumir que o Leste iria, desta vez, recuperar o lugar que lhe coubera, desde sempre, no topo do mundo do remo.

Por mais que abalasse as legiões de aficionados do Leste, a ascensão das equipes do Oeste encantou os editores de jornais de todo o país na década de 1930. Ela se ajustava perfeitamente a uma lenda esportiva mais ampla que impulsionava as vendas de jornais e os cinejornais desde que a rivalidade entre dois pugilistas prendeu a atenção do país da década de 1920 – um homem simples do Colorado, descendente de índio cherokee, chamado Jack Dempsey e um ex-fuzileiro naval do Leste chamado Gene Tunney. A rivalidade Leste-Oeste chegou ao futebol americano com o East-West Shrine Game anual, disputado todo mês de janeiro, e se intensificou com o Rose Bowl, até então o que havia de mais parecido com um campeonato universitário nacional. Pouco depois, ela ganharia mais um alento quando um cavalo de corrida pouco sofisticado chamado Seabiscuit surgiu na cena do Oeste para desafiar e derrotar o favorito do mundo do turfe, o rei dos hipódromos do Leste, War Admiral.

Um aspecto notável das rivalidades Leste-Oeste era que os representantes do Oeste quase sempre encarnavam certos atributos contrastantes com os de seus adversários: autodidatas, toscos, incultos, nativos, fortes, ingênuos e talvez, aos olhos de alguns, um tanto rudes. Seus congêneres do Leste, por sua vez, pareciam via de regra bem-educados, sofisticados, endinheirados, refinados e talvez, aos seus próprios olhos pelo menos, um pouco superiores. Havia, provavelmente, pelo menos alguma verdade nessas linhas distintivas. Mas a percepção que se tinha dessa rivalidade no Leste trazia muitas vezes elementos de esnobismo, o que irritava os atletas do Oeste e seus fãs.

Outra fonte de irritação entre a gente do Oeste era a constante reafirmação dos preconceitos do Leste pelos jornais de circulação nacional, para os quais era como se além das Montanhas Rochosas só existisse a China. A própria imprensa do Oeste parecia, às vezes, se curvar a esse padrão. Na década de 1930, mesmo depois das vitórias de Washington e Califórnia em Poughkeepsie, o *Los Angeles Times*, por exemplo, deu muito mais espaço a temas como o público presente, as guarnições, as

substituições e as preliminares do Leste do que às vitórias indiscutíveis e os tempos recordes dos barcos do Oeste.

Não existia ninguém melhor do que Joe e os calouros de Washington presentes à regata de Poughkeepsie de 1934 para representar o Oeste nessa rixa regional. As dificuldades econômicas dos anos recentes haviam tornado ainda mais nítidos os traços que os distinguiram dos rapazes que estavam prestes a enfrentar. A regata de 1934 se desenhava, portanto, como um novo capítulo do embate entre o privilégio e o prestígio do Leste e a franqueza e o vigor físico do Oeste. Para dizê-lo com todas as letras, seria um confronto entre os endinheirados e os sem dinheiro.

Nos dias que antecederam a regata, os treinadores da maior parte das 18 equipes envolvidas na disputa decidiram comandar treinos noturnos, tanto para poupar seus rapazes do calor cruel do meio-dia quanto para ocultar, sob o manto da escuridão, seus tempos e estratégias de corrida dos adversários e da legião de jornalistas esportivos em Poughkeepsie.

O dia da corrida, sábado 16 de junho, amanheceu claro e quente. Ao meio-dia começaram a chegar, de trem e automóvel, torcedores de toda a Costa Leste – os homens tirando os paletós e as gravatas e as mulheres pondo os chapelões e óculos escuros. No meio da tarde, a cidade de Poughkeepsie já pulsava de gente. Os saguões dos hotéis e os restaurantes estavam apinhados de pessoas tomando todo tipo de bebida gelada, muitas delas com álcool, agora que a proibição fora suspensa. Nas ruas, ambulantes abriam caminho em meio à multidão vendendo cachorros-quentes e sorvetes na casquinha.

Durante toda a tarde, bondes lotados desceram a encosta de Poughkeepsie até a beira do Hudson. Uma névoa cinzenta pairava sobre o rio. Barcas brancas transportavam os torcedores para a margem oeste, onde um trem de observação com 13 vagões com arquibancadas os aguardava. Às 17 horas, mais de 75 mil pessoas se aglomeravam às margens do rio, sentadas nas praias, de pé nos deques, empoleiradas em telhados, barrancos e cercas ao longo da raia, tomando limonada e abanando-se com exemplares do programa.

A prova dos calouros seria a primeira, com a distância de duas milhas, seguida de hora em hora pela prova de segundas guarnições, de três milhas, e pela de primeiras guarnições, de quatro milhas. Ao levarem o *City of Seattle* da garagem para o rio, Joe e seus companheiros puderam, pela primeira vez, apreciar o espetáculo que era a regata de Poughkeepsie. Exatos 1.600 metros rio acima a partir da velha ponte ferroviária – uma longa estrutura em treliças de aço com 2.063 metros de extensão, construída em 1889 – ficava a linha de largada, formada por uma fileira de sete barcos idênticos ancorados, cada um com um fiscal encarregado de segurar a popa do barco designado para aquela raia até a ordem de largada. Cerca de 800 metros rio abaixo, dezenas de outros fiscais se posicionavam na nova ponte rodoviária. Entre as duas pontes, e até a linha de chegada, uma multidão de

torcedores se amontoava nos conveses dos iates ancorados, muitos vestidos a caráter, com roupas náuticas brancas e quepes azuis com tranças douradas. Canoas e barcos a motor zigzagueavam entre os iates. O único espaço livre eram as sete raias no meio do rio. A poucos metros da linha de chegada se destacava um reluzente barco branco da guarda-costeira, o *Champlain*, amarrado a um imponente e carrancudo destróier da Marinha dos Estados Unidos com sua tripulação pronta para saudar os aspirantes de Annapolis. Rio acima e rio abaixo, uma variedade de grandes barcos de cascos negros – escunas e corvetas do século XIX –, com seus cordames cobertos de galhardetes, completavam o cenário.

Quando os barcos das guarnições de calouros se aproximaram, finalmente, da linha de largada, as lanchas dos treinadores foram posicionadas atrás de cada um com os motores ligados, fazendo borbulhas e cuspidno fumaça. Um leve odor de diesel pairava sobre o rio. Tom Bolles, com seu chapéu da sorte, gritava instruções de última hora para seu timoneiro George Morry. Washington estava na raia três, bem ao lado do Orange de Syracuse, na dois. Treinado por Jim Ten Eyck, uma lenda do remo de 84 anos – famoso por ter competido em 1863, um dia após a batalha de Gettysburg –, o Orange vencera três das últimas quatro provas de calouros. Era o favorito defendendo seu título.

O calor diminuía não mais do que um ou dois graus. Um esboço de vento norte agitava levemente a água escurecida pela bruma do fim da tarde. Nas velhas escunas, os estandartes se agitavam preguiçosamente. Quando os rapazes de Washington colocaram seu barco em posição, o fiscal de largada da raia três estendeu o braço e segurou sua popa. Morry mandou que George Lund endireitasse a proa. Depois ergueu a mão para sinalizar que o barco estava pronto. Joe Rantz respirou fundo, totalmente concentrado. Roger Morris ajustou a empunhadura do remo.

Ao soar o tiro de largada, Syracuse saltou imediatamente à frente ao ritmo de 34 remadas por minuto, seguida de perto por Washington, com 31. Todas as outras – Colúmbia, Rutgers, Pensilvânia e Cornell – começaram quase que imediatamente a ficar para trás. No primeiro quarto de milha, parecia que o Orange de Syracuse iria, como previsto, permanecer na liderança. Na meia milha, porém, Washington pusera uma pequena vantagem sobre ele sem aumentar a voga. Ao passar a marca da milha sob a ponte ferroviária, os fiscais ali posicionados deram uma salva de três tiros, indicando que o barco na raia três, Washington, estava à frente faltando uma milha para o final. Lentamente, a proa do barco de Syracuse entrou no campo de visão de Joe e começou a desaparecer. Ele o ignorou, preferindo se concentrar em suas remadas, puxando com força, regular e confortavelmente, sem grande esforço. Na milha e meia, alguém no centro do barco de Syracuse enforcou. O Orange hesitou um instante, mas logo recuperou o ritmo. Mas já não adiantava. Washington estava dois barcos e meio à frente. Cornell, em terceiro, quase desaparecera oito barcos atrás. George Morry virou-se, deu uma rápida olhada e se

espantou com o tamanho de sua vantagem. Mesmo assim, tal como na vitória sobre a Califórnia no lago Washington, em abril, aumentou a voga nas últimas centenas de metros só para dar espetáculo. Outra salva de três detonações foi ouvida quando os rapazes de Tom Bolles cruzaram a linha de chegada com a espantosa vantagem de cinco barcos sobre Syracuse.

Milhares de famílias reunidas ao redor de aparelhos de rádio nas cozinhas e salas de estar de Seattle e Sequim festejaram e aplaudiram ao ouvir a salva final. Não era para menos: os peões, pescadores e estivadores do estado de Washington, garotos que nove meses antes nem sabiam o que era um remo, tinham batido as melhores guarnições da Costa Leste e se tornado campeões nacionais na categoria de calouros.

Os rapazes se cumprimentaram, remaram até o barco de Syracuse para recolher suas camisetas troféus, apertaram-lhes as mãos e saíram vagorosamente para sua garagem. Içaram o *City of Seattle* até a plataforma flutuante e executaram o ritual universal das guarnições vitoriosas – o caldo no timoneiro. Quatro rapazes agarraram Morry antes que ele pudesse escapar pela rampa, balançaram-no três vezes de um lado para outro pelos braços e pernas e atiraram-no longe nas águas do Hudson. Morry deu voltas no ar agitando as pernas e os braços antes de cair espetacularmente de costas, espirrando água para todo lado. Depois de ajudá-lo a sair daquela água fétida, todos foram para a garagem tomar seu próprio banho malcheiroso. Nesse meio-tempo, Tom Bolles corria ao escritório da Western Union em Poughkeepsie para telegrafar a Seattle. O mesmo fazia George Varnell, do *The Seattle Times*: “Hoje, ninguém neste país está mais feliz do que esses rapazes. Podem apostar.”

Mas não foi somente o povo de Washington que aplaudiu e atentou para o que acabara de acontecer. Havia, nos calouros de Washington, algo mais que chamou a atenção de quase todos os que estavam em Poughkeepsie naquele dia, assim como de todos os aficionados por remo, em todo o país, que acompanharam a corrida pelo rádio ou leram sobre ela nos jornais do dia seguinte. O *The New York Times* – símbolo do establishment da Costa Leste – classificou a corrida como “estupenda”. E não foi por causa da larga margem da vitória, nem do impressionante tempo de 10m50s. Foi pelo modo como aconteceu. Do tiro de largada à salva final, os rapazes de Washington haviam remado como se pudessem manter aquele ritmo por mais 2, 3 ou até 10 milhas. Remaram com tanta tranquilidade, tão “serenamente”, como disse o *Times*, tão absolutamente senhores de si que, no final, em vez de desmoronar ofegantes em seus carrinhos como costuma acontecer ao final de cada corrida, eles permaneceram eretos, olhando calmamente ao redor, como se tivessem saído para um exercício vespertino e se admirado – com os olhos arregalados, como autênticos rapazes do Oeste – de ver tamanha comoção.

Uma hora mais tarde, a 2^a guarnição de Syracuse alegrou o dia de seu venerado treinador ao resistir a uma violenta investida do barco da Academia Naval – a despeito das sirenes do destróier chamando seus rapazes à ação – e ganhar a segunda

corrida do dia.

Ao se aproximar a terceira e mais importante prova do dia, a corrida das primeiras guarnições, o sol já começara a se pôr deixando cair sobre o rio uma sombra lamacenta e melancólica. Al Ulbrickson esperava calmamente, passeando pela orla, o momento de entrar com George Pocock e Tom Bolles no vagão de imprensa do trem de observação quando um repórter se aproximou e lhe perguntou se estava nervoso. Fingindo pouco-caso, Ulbrickson se disse perfeitamente calmo, sem perceber que havia colocado o cigarro ao contrário na boca. A verdade é que Ulbrickson queria, mais do que qualquer outra coisa no mundo, vencer a corrida principal em Poughkeepsie. Ainda não conseguira fazê-lo como treinador, e as pessoas que pagavam seu salário em Washington estavam atentas ao fato. Além disso, havia contas a acertar. Em abril, momentos após a vitória da sua 1^a guarnição sobre a Califórnia no lago Washington, a Associated Press divulgou, num artigo que todo o país leu no dia seguinte, a seguinte versão: “Embora a 1^a guarnição dos Bears não tenha conseguido superar a dos Huskies (...) sua desesperada investida final provou que eles estão a caminho dos Jogos Olímpicos de 1936.” Ou seja, a vitória de Washington fora mostrada ao país inteiro como obra do acaso. Era o tipo de coisa que deixava Al Ulbrickson furioso.

A corrida principal de Poughkeepsie em 1934 veio a ser, de fato, um duelo entre os rapazes de Ulbrickson e os de Ebright. Todos os barcos largaram juntos e seguiram emparelhados nos primeiros 100 metros. Mas, na primeira das quatro milhas do percurso, as duas universidades do Oeste já contavam com boa vantagem sobre todas as demais. Califórnia assumiu a liderança, perdeu-a pouco depois e recuperou-a mais adiante. Na milha e meia, porém, Washington retomou a liderança. Os dois barcos se aproximaram da ponte ferroviária com Washington à frente, mas, ao passar por debaixo da estrutura, Califórnia reduziu a diferença para poucos centímetros. Entraram na última milha absolutamente empatados e assim permaneceram, remada a remada, nos três quartos de milha seguintes. No último quarto, porém, Califórnia soltou toda a força de seu voga Dick Burnely – um atleta desengonçado, mas extremamente forte, de quase 2 metros de altura – e passou à frente. Washington esmoreceu e cruzou a linha de chegada com três quartos de barco de desvantagem. Ebright conquistara seu segundo título consecutivo da Associação Interuniversitária de Remo, vingara a derrota no lago Washington e validara a conclusão a que chegara, em abril, o jornalista da Associated Press.

Para a 1^a guarnição de Washington, a viagem de volta seria longa e melancólica. Na aparência, Al Ulbrickson reagira à derrota com estoicismo. Brincou com os rapazes no trem tentando animá-los, mas, depois que eles se dispersaram, ficou sozinho, bufando sua frustração. Da última vez que Ky Ebright conquistara o título da Associação, conquistara também o ouro olímpico, fato que o *The New York*

Times prontamente destacou. A comparação não era lá muito adequada, como Ulbrickson sabia muito bem. Ainda faltavam dois anos para os Jogos Olímpicos de 1936. Mas ele tinha que encarar a dura realidade: Ebright parecia ter uma capacidade especial de ganhar as corridas realmente importantes.

Dez dias depois Joe Rantz faria outra viagem de trem, que lhe permitiria apreciar, pela janela empoeirada de seu assento, o desenrolar da mais nova calamidade que assolava o país.

Após a vitória em Poughkeepsie ele foi à Pensilvânia visitar seus tios Sam e Alma Castner, que cuidaram dele quando sua mãe morreu. Depois, partiu para Nova Orleans. Passeou pela cidade nevoenta admirando os imensos navios que subiam o Mississippi acima do nível da rua e comeu pratos enormes e baratos de *gumbo* e *jambalaya*, com caranguejo e camarão. Deleitou-se, também, com os ritmos e as melodias de jazz e blues que se derramavam nas noites cálidas e sedosas recendendo a uísque e jasmim, pelas ruas do French Quarter.

Agora estava a caminho de casa, atravessando um país que começara a secar e ser varrido pelo vento.

Aquele verão foi excepcionalmente quente em grande parte dos Estados Unidos, embora viesse a ser, sob esse aspecto, tragicamente eclipsado pelo de 1936. Nas Dakotas, em Minnesota e Iowa, as temperaturas de verão chegaram cedo. Em 9 de maio os termômetros ultrapassaram a marca dos 42°C em Sisseton, Dakota do Sul. Em 30 de maio chegaram a 45°C. Naquele mesmo dia fez 42,8°C em Spencer e Iowa, e 42,2°C em Pipestone, Minnesota. Ao mesmo tempo, parou de chover. Sioux Falls, na Dakota do Sul, teve somente 2,5 mm de chuva naquele mês, bem no meio da safra de milho.

Das planícies setentrionais o calor e a aridez se irradiaram para todo o país. Em junho, mais da metade dos Estados Unidos estava sob um calor intenso e condições de seca extrema. Os 10 estados com as mais altas temperaturas médias do país naquele verão eram todos do Oeste. E o pior da onda de calor não foi no Sudoeste, onde as pessoas o esperavam e as lavouras e os estilos de vida já lhes eram adaptados. No Meio-Oeste, e até nas regiões normalmente verdes do Noroeste, o calor estorricou imensas extensões de terra.

Nada podia brotar em tais condições e, sem milho, sem trigo e sem feno o gado não tinha como sobreviver. Preocupado, o secretário de Agricultura Henry Wallace enviou uma expedição ao deserto de Gobi para ver se alguma espécie de relva lá existente era capaz de sobreviver no deserto em que vinham rapidamente se transformando o Oeste e o Meio-Oeste dos Estados Unidos.

No entanto, o calor e a seca eram, sob alguns aspectos, o de menos. Em 9 de maio uma colossal tempestade de poeira se ergueu no leste de Montana, atravessou as Dakotas e Minnesota, jogou 12 milhões de toneladas de terra sobre Chicago e

seguir seu caminho até os céus de Boston e Nova York. Em novembro de 1933 as pessoas que estavam no Central Park viram, horrorizadas, o céu escurecer. Algo como 350 milhões de toneladas de solo superficial foi pelos ares somente nessa tempestade. O *The New York Times* declarou ser essa “a maior tempestade de poeira da história dos Estados Unidos”. Mas as grandes tempestades, e o maior sofrimento, ainda estavam por vir.

Joe viajou para o norte e o oeste em meio às paisagens tingidas de sépia de Oklahoma e do leste do Colorado. O país inteiro parecia estorricado pelo sol abrasador. Salvo pelo movimento do próprio trem, tudo parecia absolutamente imóvel, como que à espera do próximo ataque. A poeira trazida pelo vento se amontoava ao longo das cercas. Fileiras irregulares de talos de milho, raquíticos, com a metade da altura de um homem e com as folhas reviradas de tão secas, estendiam-se desoladas pelos campos ressequidos. Moinhos de vento dormiam com suas lâminas de aço galvanizado cintilando ao sol. O gado, de cabeça arriada e costelas já salientes, fuçava apaticamente o fundo dos reservatórios onde a lama rachada formava mosaicos duros como pedra. Num rancho do Colorado, Joe pôde ver da janela do trem homens matando o gado faminto e atirando suas carcaças em valas imensas.

Mas o que mais chamou sua atenção foram as pessoas. Sentadas nas varandas, debruçadas nas cercas ou caminhando descalças pelos campos em macacões desbotados e vestidos de fazenda rústica, elas levavam a mão à testa para ver passar o trem com uma expressão fria e dura, como que invejando seus passageiros por poderem ir embora daquela terra esquecida por Deus.

Era exatamente o que alguns já haviam decidido fazer. Um fluxo pequeno e esporádico de velhos automóveis com pneus remendados seguia rumo ao Oeste pela estrada esburacada paralela à linha férrea. Amarradas ao teto iam cadeiras velhas, máquinas de costura e tinas de lavar roupa; nos bancos traseiros, crianças sujas de terra, avós desdentados, cães, colchões enrolados, trouxas de roupa de cama e caixas de comida enlatada. Muitos retirantes simplesmente abandonaram suas casas, deixando a porta da frente aberta para os vizinhos se servirem do que ficara para trás – sofás, pianos e camas impossíveis de levar no teto do carro. Alguns deles, sobretudo homens solteiros, em geral não tinham automóvel para transportar seus pertences e seguiam a pé pela estrada empoeirada carregando, com seus chapéus e paletós de domingo, malas velhas amarradas com cordas e trouxas penduradas nos ombros. Seus olhos às vezes se cruzavam com os de Joe quando o trem passava, apressado.

Depois de cruzar todo o estado de Washington vindo do leste, o trem começou a subir a cordilheira das Cascatas. Havia alertas de incêndio espalhados por toda a Floresta Nacional, onde nos meses recentes madeireiros desempregados vinham ateando fogo à mata para conseguir trabalho como bombeiros. Então o trem desceu,

finalmente, para o relativo frescor do estuário de Puget, talvez a única região dos Estados Unidos livre do calor escaldante naquele verão.

Ao chegar, porém, a Seattle, Joe descobriu que, se o tempo não estava tão quente, dos ânimos não se podia dizer o mesmo. Uma disputa trabalhista há muito latente entre os cerca de 35 mil membros da Associação Internacional de Estivadores e as companhias de navegação havia explodido em várias cidades portuárias da Costa Oeste. O conflito custaria oito vidas. Em Seattle, ele chegou ao clímax no dia 18 de julho, na zona portuária, onde 1.200 trabalhadores enfrentaram policiais a cavalo armados com cassetetes e bombas de gás lacrimogêneo para impedir que os navios fossem descarregados por fura-greves, entre os quais membros do grêmio estudantil da Universidade de Washington e jogadores de futebol americano contratados pelas companhias. Foi um verdadeiro inferno. A batalha campal se estendeu durante vários dias, pelas docas e ruas à beira-mar de Smith Cove, deixando dezenas de feridos de ambos os lados. Grevistas armados com grossos pedaços de madeira atacaram posições da polícia. A polícia montada lançou cargas de cavalaria sobre os grevistas, golpeando-os com cassetetes. O prefeito Charles Smith mandou o chefe de polícia instalar bases de metralhadoras no Pier 91, mas ele não apenas se recusou como lhe entregou o distintivo.

Enquanto o país ardia sob o sol indemente e a violência se alastrava pelos portos do Oeste, o diálogo político nacional azedava também. Embora Franklin Roosevelt governasse havia já um ano e meio, o mercado acionário tivesse se estabilizado momentaneamente e o nível de emprego registrasse uma ligeira alta, para milhões de americanos – a maioria – os tempos difíceis pareciam piores do que nunca. A oposição fustigava o novo presidente, mais preocupada com seus métodos do que com seus resultados. Num discurso transmitido pelo rádio a todo o país em 2 de julho, Henry Fletcher, presidente do Partido Republicano, atacou o New Deal do presidente classificando-o de “uma ruptura antidemocrática com tudo o que é distintivamente americano”. Ameaçador, ele previu consequências terríveis para o que lhe parecia uma radical experiência socializante baseada na ampliação do papel e dos gastos do governo: “O cidadão americano deve estar pensando ‘Talvez eu esteja melhor do que no ano passado, mas me pergunto se estarei melhor quando vierem os impostos; e o que dizer dos meus filhos e dos filhos dos meus filhos?’” Dois dias depois o senador William Borah, de Idaho, por muitos considerado um republicano progressista, advertiu que as políticas de Roosevelt estavam comprometendo os próprios fundamentos da liberdade americana: “Esta insidiosa paralisia burocrática ameaça a liberdade de imprensa e coloca a nação sob o jugo da tortura, do déficit colossal e da desmoralização.”

No entanto, uma grande iniciativa começara a sacudir aquele verão escaldante nos confins do país. Na escuridão da madrugada de 4 de agosto, habitantes de Seattle entraram em seus automóveis e rumaram para o alto das Cascatas; moradores de Spokane encheram de sanduíches suas cestas de piquenique, puseram-nas nos bancos

traseiros de seus carros e rumaram para o oeste; o chefe George Friedlander e uma delegação de índios colville vestiram camurças, mocassins e cocares cerimoniais e rumaram para o sul; no fim da manhã, as estradas do leste de Washington se cobriram de automóveis convergindo de todas as direções para um local improvável chamado Ephrata, uma cidade pequena e desolada de 516 habitantes nas Scablands, não muito longe do rio Colúmbia e de um cânion seco de 80 quilômetros de extensão chamado Grand Coulee.

No meio da tarde, 20 mil pessoas se aglomeravam em Ephrata atrás de um cordão de isolamento. Em algum lugar no meio delas estavam George Pocock e sua família. Quando Franklin Delano Roosevelt surgiu na plataforma à sua frente, com a piteira afirmativamente voltada para cima, a multidão o saudou com uma ovação. Inclinado sobre o pódio e apoiando-se com as duas mãos, Roosevelt começou a falar. Em tom comedido, mas com emoção crescente, expôs os imensos benefícios que a nova represa de Grand Coulee traria àquela terra árida em troca dos 175 milhões de dólares de fundos públicos que iria custar: 5 mil quilômetros quadrados de deserto recuperados para a agricultura, irrigação abundante para milhões de hectares de terras agrícolas, imensas quantidades de energia barata que poderia ser exportada para todo o Oeste e milhares de novos empregos na construção da hidrelétrica e da infraestrutura de irrigação exigidas pela barragem.

Durante a fala, a multidão o interrompia vez e outra com ondas de aplausos e gritos emocionados. Ao falar da água do Colúmbia correndo até o mar sem que sua energia fosse aproveitada, ele destacou o caráter nacional da grande tarefa que tinham pela frente: “Não se trata de um problema do estado de Washington; não se trata de um problema do estado de Idaho; se trata de um problema que diz respeito a todos os estados da União.” Tirou um lenço do bolso e o esfregou na testa suada. Então prosseguiu: “Nós veremos, com nossos próprios olhos, eletricidade e energia tão baratas que hão de se tornar artigos de uso comum (...) em todas as casas ao alcance de uma linha de transmissão.”

E concluiu, falando diretamente aos homens e mulheres ali reunidos: “Vocês têm grandes oportunidades e as estão agarrando com dignidade (...). Saio daqui hoje com a sensação de que esta obra está bem encaminhada; de que avançaremos na direção de um bom projeto; e de que o levaremos a cabo em benefício do nosso país.” Ao encerrar, foi ovacionado outra vez.

Muitos dos presentes jamais esqueceriam esse dia. Para eles, foi uma alvorada, o primeiro sinal de uma autêntica esperança. Se pouco se podia fazer individualmente para reverter a situação, talvez se pudesse fazer algo coletivamente. Talvez as sementes da redenção não estivessem somente na perseverança, no trabalho duro e no individualismo, mas em algo ainda mais fundamental – a ideia simples de que todos poderiam se ajudar remando junto.



George Pocock trabalhando em sua oficina



CAPÍTULO 8

Um bom barco precisa ter vida e resiliência para se harmonizar com a sincronia da guarnição.

– George Yeoman Pocock

O guarda-florestal se aproximou furtivamente por trás de Joe, em pé num banco de cascalho do rio Dungeness observando o poço à procura de salmões. Seus passos eram abafados pelo ruído da água corrente. Calculando, pelo físico de Joe, que não o venceria num embate corpo a corpo, o guarda pegou um pedaço de pau, mirou com cuidado e deu-lhe um golpe na parte de trás da cabeça. Joe caiu desacordado. Voltou a si momentos depois, a tempo de ver Harry Secor enfurecido perseguindo o guarda rio abaixo com uma vara pontuda como uma lança. O guarda desapareceu floresta adentro, mas Joe e Harry sabiam que voltaria com reforços. O negócio acabou ali. Eles nunca mais pegaram nenhum salmão.

Depois de sua viagem pelo país, Joe passou o resto do verão de 1934 na casa ainda inacabada da rua Silberhorn, em Sequim, tentando desesperadamente juntar dinheiro para mais um ano de faculdade. Como sempre, cortou feno, cavou valas, dinamitou tocos de árvore e espalhou asfalto quente na rodovia 101. Mais que tudo naquele verão, porém, trabalhou na floresta com Charlie McDonald. Decidido a construir um novo telhado para sua casa, Charlie levou Joe rio acima certa tarde, com seus cavalos de tiro atrelados a uma carroça, em busca de troncos de cedro. A parte mais alta de sua propriedade fora desmatada pela primeira vez havia apenas 12 anos. Os madeireiros puderam escolher à vontade a madeira virgem que ainda crescia ao longo dessa parte do Dungeness – pinheiros altíssimos e sólidos cedros-

vermelhos. Alguns cedros tinham mais de 2 mil anos de idade e seus tocos – de mais de dois metros de diâmetro e outro tanto de altura – erguiam-se como monumentos ancestrais em meio a um emaranhado de moitas, arbustos, ervas rasteiras e choupos jovens. Interessados naquela fartura de cedro por sua utilidade no revestimento de coberturas e paredes, os homens que os derrubaram só pegaram a parte intermediária dos troncos, deixando para trás longas seções do topo, onde havia galhos, e da base, onde os troncos começavam a se alargar e a grã da madeira já não era direita. Boa parte do que haviam deixado ainda tinha utilidade, mas só para quem soubesse ler a madeira, decifrar sua estrutura interna.

Charlie conduziu Joe por entre tocos e troncos caídos, ensinando-o a decifrar o que havia por debaixo da casca. Rolava os troncos com um gancho e batia neles com a parte de trás da machadinha para sentir, pelo som, sua solidez; alisava-os com as mãos em busca de nós ocultos e irregularidades; e se agachava nas extremidades cortadas para examinar os anéis de crescimento e obter uma noção de quão compacta e regular seria a grã da madeira. Joe ficou fascinado com o fato de conseguir enxergar na madeira o que os outros não conseguiam ver; empolgado, mais uma vez, com a ideia de que as coisas que os outros ignoravam e deixavam para trás podiam ter algum valor. Quando Charlie encontrou um tronco que lhe pareceu adequado e explicou a Joe por que tinha chegado a essa conclusão, cortaram-no com uma serra horizontal em pedaços de 60 centímetros –; o tamanho de uma telha –; e puseram-nos na carroça.

Mais tarde, Charlie ensinou Joe a perceber as sutis indicações de forma, textura e cor que lhe permitiam dividir a madeira em boas telhas e a ver pontos ocultos de fragilidade e resistência. Mostrou também ao jovem como partir uma tora em quartos perfeitos com um malho e cunhas de ferro; como usar o martelo de madeira para bater na enxó de lenhador – uma lâmina reta com um longo cabo perpendicular, a principal ferramenta do fazedor de telhas de madeira – no sentido transversal ao da grã; como inserir a enxó uniformemente em todo o comprimento da peça; como escutar a madeira quando ela começava a “responder” à separação das fibras dizendo-lhe, com estalidos, que estavam prontas para se dividirem ao longo do plano pretendido; como torcer decisivamente a enxó na madeira, no momento certo, para soltar a placa, limpa e elegante, de cara lisa e suavemente afunilada de um lado ao outro, pronta para ser aplicada a um telhado.

Em poucos dias Joe adquiriu o domínio do enxó e do malho e já era capaz de avaliar uma tora e parti-la em telhas com quase a mesma perícia e a mesma rapidez de Charlie. Um ano de remo lhe dera uma força prodigiosa nos braços e ombros, permitindo-lhe cortar peças de cedro com a eficiência de uma máquina. Uma pequena montanha de telhas já se acumulava ao lado do celeiro de McDonald. Orgulhoso de sua nova habilidade, Joe descobriu que o trabalho de moldar o cedro se harmonizava com ele de um modo indefinível mas elementar: satisfazia o fundo da sua alma e dava-lhe paz. Em parte era o mesmo velho prazer que sempre tivera

de dominar novas ferramentas e resolver problemas práticos – descobrir os ângulos e planos em que o cedro se partiria ou não com perfeição; em parte era a natureza profundamente sensual da tarefa. Joe gostava de ouvir os sussurros da madeira antes de se partir, quase como se estivesse viva; e quando ela finalmente cedia às suas mãos era como se se desnudasse inteira em maravilhosos e imprevisíveis tons de laranja, creme e bordô. E no exato momento em que se abria, a madeira enchia o ar com seu perfume. O aroma doce e picante que emanava do cedro recém-partido era o mesmo da garagem de barcos da Universidade quando Pocock estava trabalhando no sótão. Havia uma fascinante conexão entre o que Joe fazia agora no meio de uma pilha de telhas recém-cortadas, o que Pocock fazia rotineiramente em sua oficina e o que ele próprio tentava realizar nos barcos de Pocock – algo a ver com a aplicação deliberada da força, a coordenação cuidadosa da mente e dos músculos e a súbita revelação do mistério e da beleza.

Joe se reapresentou na garagem em 5 de outubro de 1934. Era uma tarde radiante, muito parecida com aquela de quando estivera lá pela primeira vez, como calouro, no outono anterior. A temperatura girava em torno dos 21^oC e o sol brilhava nas águas do Canal exatamente como naquela ocasião. Só uma coisa havia mudado: a prolongada seca do verão baixara drasticamente o nível do lago, expondo suas margens barrentas e deixando o cais flutuante alto e seco – numa palavra, inútil. Por algum tempo, pelo menos, os rapazes seriam obrigados a descer com os barcos até a margem e entrar na água.

Mas o que mais havia mudado era a atitude do grupo com quem Joe remara ao longo de todo o ano anterior. Era indisfarçável a altivez com que todos agora circulavam pela garagem, de calção e camiseta, ajudando Tom Bolles a registrar os novos calouros. Afinal, eram os campeões nacionais de sua categoria. E, como segundanistas, agora era sua vez de ficar de braços cruzados na porta da garagem se divertindo com o nervosismo dos calouros na fila da primeira pesagem; os novatos tentavam tirar os remos dos suportes sem esbarrar uns nos outros e subiam desajeitadamente a bordo do *Old Nero*.

Para além do troféu que haviam trazido de Poughkeepsie, Joe e seus companheiros segundanistas tinham boas razões para estar confiantes e otimistas a respeito da temporada que se iniciava. No período de aulas, Al Ulbrickson fazia questão de desestimular entre seus pupilos a leitura das páginas esportivas dos jornais. Nada se ganhava, e muito se podia perder, dando-se trela às especulações diárias de Royal Brougham e George Varnell no *Post-Intelligencer* e no *Seattle Times*. Mas ele não tinha como impedir que os rapazes lessem os jornais durante as férias. Na manhã seguinte à regata de Poughkeepsie, em junho, Varnell disse o que muita gente de Seattle pensou ao ouvir a corrida pelo rádio: “Esses calouros de Washington são uma potencial guarnição olímpica para 1936.” Especulou-se também durante o verão que, de modo a prepará-los para uma candidatura olímpica, Al Ulbrickson

faria bem em lhes dar o status de 1^o barco da Universidade ainda este ano, atropelando a 1^a e 2^a guarnições remanescentes – uma ideia altamente improvável, mas que já ganhara o domínio público e era discutida, à boca pequena, entre os próprios segundanistas.

A verdade, por outro lado, é que essa sugestão já se alojara em algum canto da mente de Al Ulbrickson. Várias considerações a favoreciam. Em primeiro lugar, a incrível facilidade com que os calouros haviam vencido a corrida de Poughkeepsie em junho; depois, o fato de constituírem um grupo excepcionalmente forte e atlético, com média de 86 quilos, mais encorpados e musculosos do que os meninos da 1^a e da 2^a guarnição – o que significava um enorme potencial de energia bruta no barco. Sua mecânica era cheia de defeitos técnicos, mas nada que não pudesse ser corrigido. O caráter era importante, e isso não lhes faltava: eram impetuosos, honestos e estavam acostumados ao trabalho duro; e ainda jovens o bastante para serem moldados. E, o mais importante de tudo, nenhum deles estaria formado antes do verão olímpico de 1936.

Ulbrickson não tinha, é claro, a menor intenção de colocá-los a par dessas reflexões. Tudo que ele não queria era ver seus novos campeões de salto alto, achando que por terem vencido as duas milhas para calouros em junho venceriam também as 4 milhas para primeiras guarnições no ano seguinte. A história, agora, era outra – o dobro do tempo e, sob vários aspectos, muito mais do que o dobro da dificuldade. Era preciso, desde já, tratar de melhorar a capacidade atlética, desenvolver a disciplina mental e aprender a botar e tirar o remo da água sem levar metade do lago Washington para dentro do barco. Eles eram bons, mas ainda verdes. Para se tornar o que Ulbrickson esperava que se tornassem, cada um teria que desenvolver – e manter em equilíbrio – aquela rara mescla de ego e humildade que distingue os grandes remadores. Por ora, o que se via na garagem era algo bem diferente: muito ego e pouca humildade.

O ano anterior estivera basicamente a cargo de Tom Bolles. Agora, fossem como 2^a ou como 1^a guarnição, os rapazes ficariam sob o comando de Ulbrickson. Bolles o aconselhara a acompanhar de perto dois deles. Um era George Hunt, da posição dois, o caçula do barco com 17 anos e 1,91 metro de altura, apelidado de “Shorty” – baixinho. Absolutamente indispensável e muito esforçado, porém tenso e nervoso, era um sujeito que às vezes tinha que ser tratado com luvas de pelica, como um cavalo de corrida.

O outro era Joe Rantz, da posição três, o louro de cabelo à escovinha que Ulbrickson descobrira, dois anos antes, no ginásio do Roosevelt. Bastava olhar para ele para saber que era mais pobre que rato de igreja. Mas Bolles garantiu que Rantz era capaz de remar mais forte e por mais tempo do que qualquer outro no barco – quando estava a fim. O problema era que nem sempre estava. Sua temporada de

primavera fora muito irregular – um dia bom, outro ruim. Por querer fazer tudo à sua maneira, ganhara o apelido de “Sr. Individualidade”. Era fisicamente robusto, independente, simpático e sabia que tinha boa aparência, mas era estranhamente sensível. Parecia ter vulnerabilidades ocultas, pontos fracos que não podiam ser mencionados caso se quisesse obter dele alguma coisa, embora ninguém, nem mesmo seus companheiros, fizesse a menor ideia de quais fossem, de onde tinham vindo e nem se valia a pena aturá-los. E Al Ulbrickson não era de perder tempo tentando descobrir os pontos sensíveis de um garoto melindroso.

O treinador pegou o megafone, mandou os segundanistas se reunirem na rampa e se posicionou um pouco acima para ficar mais alto do que eles. Ulbrickson dava valor a esse tipo de coisa. Para comandar todos aqueles marmanjos, nem tão mais jovens do que ele e, em muitos casos, igualmente voluntariosos, precisava usar todas as circunstâncias a seu favor. Ajeitou a gravata, tirou a chave Phi Beta Kappa do bolso do colete e começou a girá-la no ar, como sempre fazia nessas ocasiões. Fixou o olhar num ponto acima da cabeça de todos por um momento, sem dizer nada, esperando que se calassem. E então, sem nenhum preâmbulo, começou a lhes dizer como ia ser.

“Não quero ninguém aqui comendo frituras”, decretou. “Nem qualquer outro tipo de porcaria. Vocês têm que comer é muita verdura. Precisam comer comida saudável e nutritiva, como a que a mãe de vocês faz em casa todo dia. Quero todo mundo deitado às 10 da noite e de pé pontualmente às 7 da manhã. Não quero ninguém fumando, não quero ninguém bebendo, não quero ninguém mascando tabaco. E essas regras valem para o ano inteiro, enquanto estiverem remando comigo. Não se pode passar seis meses maltratando o corpo e querer remar nos outros seis. Vocês devem se cuidar o ano inteiro. E não quero boca suja na garagem nem em nenhum outro lugar ao alcance dos meus ouvidos. Quero todo mundo estudando com afinco e tirando boas notas. Não quero que ninguém decepcione os pais ou os colegas de guarnição. Agora, vão remar.”

O esforço de Ulbrickson para baixar a bola dos segundanistas teve resultados contraditórios. Duas semanas mais tarde ele tomou uma decisão que, por mais que tentasse disfarçar, revelava o tamanho da sua confiança no grupo. Na escalação preliminar para a nova temporada escrita na lousa da garagem, todos notaram que quatro das cinco guarnições candidatas ao 1^o barco eram, como de costume, formadas por uma mescla de rapazes das diferentes categorias do ano anterior: alguns do 2^o barco de calouros, alguns das duas guarnições de aspirantes ao 1^o barco e alguns do próprio 1^o barco. Só um barco permanecera intacto: o de Joe, o 1^o de calouros. De início, pelo menos, os segundanistas permaneceriam exatamente onde estavam em junho, quando sua vitória fora saudada pelas salvas disparadas da ponte rodoviária de Poughkeepsie: George Lund na proa, Shorty Hunt na posição

dois, Joe Rantz na três, Chuck Hartman na quatro, Delos Schoch na cinco, Bob Green na seis, Roger Morris na sete, Bud Schacht na voga e George Morry de timoneiro. A escalação do barco era uma evidência palpável e inegável de que as especulações a respeito dos segundanistas tinham fundamento – eles eram de fato especiais e Ulbrickson confiava muito neles como unidade. Mas para que ninguém, especialmente os próprios segundanistas, tirasse conclusões precipitadas, Ulbrickson colocou a guarnição de Joe numa posição da lista muito distante daquelas que indicavam um status elevado dentro da equipe: não era o 1^o nem o 2^o, era o 5^o barco, o grau mais baixo da escala, último lugar onde se esperava encontrar sérios candidatos ao 1^o barco da Universidade para a primavera seguinte.

Os rapazes não sabiam como interpretar essa ambiguidade. Embora não fossem particularmente íntimos, sentiam-se felizes por continuar remando juntos – até porque o faziam muito bem. Mas em face do título conquistado, sentiram aquilo como um injustificado rebaixamento. A atitude do novo treinador os intimidou a ponto de acabar com a pose deles. Estava claro que Ulbrickson era mais durão do que Bolles e que esta temporada seria muito mais difícil do que a anterior.

A temporada de outono começou. Joe, em particular, se esforçava para manter o ânimo, e não apenas por causa do status do barco, da dureza dos treinos e dos inevitáveis dias de chuva e frio que sabia ter pela frente. Mas por causa de seus problemas pessoais. Mesmo tendo trabalhado o verão inteiro, tinha ainda menos dinheiro do que no ano anterior. Uma simples sessão de cinema no sábado à noite agora lhe parecia uma extravagância. Seu namoro com Joyce se resumia a encontros na lanchonete para comer bolachas com “sopa de tomate” feita de ketchup com água quente. O anel de diamante no dedo de Joyce era um conforto para os dois, mas Joe às vezes se perguntava se seria capaz de cumprir as promessas que ele representava.

Questões familiares também o consumiam. Joe resolvera, finalmente, perguntar ao irmão Fred onde estava seu pai, e ele, depois de muitas evasivas, disse que Harry, Thula e seus filhos estavam morando ali mesmo em Seattle. Haviām estado lá o tempo todo, desde a fatídica noite de 1929 em que foram embora abandonando Joe em Sequim.

Primeiro eles se mudaram para um casebre caindo aos pedaços à beira do lago, numa Hooverville. Não chegava a ser um barraco, mas não era muito melhor. A casa tinha apenas dois cômodos, um com um vaso sanitário e uma pia que servia de banheiro e cozinha, outro com um fogão a lenha num canto que servia de sala e quarto para os seis. À noite, os caminhões passavam roncando a centímetros da porta da frente enquanto prostitutas e malandros vadiavam sob a luz da rua. Os ratos frequentavam os cantos dos dois cômodos. Harry fora para Seattle em busca de trabalho, mas agora vivia com o auxílio do governo.

Não ficaram muito tempo no casebre, mas o lugar para onde foram era só um pouquinho melhor – uma casa antiga em Phinney Ridge, a oeste do lago Green, que fora construída em 1885 e não tivera reparo nem melhoria desde então. Tinha uma tomada elétrica e uma estufa, que de pouco ou nada lhes servia por não terem dinheiro para a lenha. Pendurada no morro, era continuamente fustigada pelas rajadas do vento gelado que soprava do Ártico sobre a cidade. Thula, desesperada para aquecer a casa e pôr alguma comida na mesa, começou a frequentar as cantinas populares e a cooperativa local da Liga dos Cidadãos Desempregados, uma organização criada pelos socialistas do bairro para distribuir alimentos e lenha aos indigentes. Seus membros se dedicavam a recolher restos de produtos agrícolas dos campos do leste de Washington e lenha das Cascatas e levá-los para Seattle. Mas as opções da cooperativa eram escassas. A maior parte das refeições que Thula conseguia oferecer aos seus filhos consistia de ensopados de nabo, repolho, batata e carne picada. Como raramente havia lenha para o fogão, ela cozinhava sobre o ferro de passar roupa virado ao contrário.

O pai de Thula falecera em 1926, mas sua mãe morava numa casa grande poucos quarteirões morro abaixo, depois da avenida Aurora, perto do lago Green. Mary LaFollette, que nunca se entusiasmara com o casamento de Thula, agora fazia questão de deixar clara sua insatisfação com Harry e o rumo que as coisas haviam tomado. Sua ajuda à família se resumia a deixar que a filha levasse as crianças todo domingo de manhã à casa dela para tomar mingau. E só. Uma tigela de mingau por semana e nada mais. O ritual parecia concebido para enviar uma mensagem. Oitenta anos depois, a voz de Harry Jr. ainda falhava ao se lembrar: “Uma tigela. Uma vez por semana. Eu não conseguia entender.” Mas Thula, sim. Mandou o marido sair de casa e só voltar quando arranjasse um emprego. Harry foi para Los Angeles e retornou seis meses depois, com uma motocicleta, mas desempregado.

Depois de um novo ultimato, Harry finalmente conseguiu um emprego de mecânico-chefe na queijaria e padaria Golden Rule, em Fremont. A Golden Rule era tão ferozmente contra o sindicato que, nos anos seguintes, viu-se no centro de uma grande rixa trabalhista e um boicote de toda a cidade. Em consequência, os salários eram baixos. Mas eram salários, e Harry não estava em condições de barganhar. Mudou-se, então, com a família para uma casa pequena, mas decente, na esquina da rua 39 com a Bagley, não muito longe da padaria e do extremo norte do lago Union, onde Joe remava quase toda tarde. Foi lá que Joe encontrou no outono de 1934, depois de conseguir, enfim, que Fred lhe desse o endereço.

Não foi propriamente um encontro. Joe e Joyce pegaram o Franklin e foram até a casa certa tarde. Estacionaram na Bagley, respiraram fundo e subiram de mãos dadas um lance de escadas de concreto até a varanda. Dava para ouvir que alguém tocava violino dentro de casa. Joe bateu na porta holandesa amarela e o violino emudeceu. Uma sombra se moveu atrás das cortinas de renda da parte superior da

porta. Passado um momento de hesitação, Thula abriu a porta até a metade.

Não pareceu particularmente surpresa de vê-los. Joe ficou com a impressão de que ela esperava por isso havia muito. Thula olhou para Joyce, fez um gesto amistoso com a cabeça, mas não os convidou a entrar. Houve um longo momento de silêncio. Ninguém sabia o que dizer. Joe viu em Thula um misto de infelicidade e cansaço. Aparentava muito mais do que seus 36 anos. Tinha o rosto pálido e tenso, e os olhos um tanto encovados.

Foi Joe quem quebrou o silêncio.

– Olá, Thula. Viemos ver como vocês estão.

Thula olhou para ele com uma expressão velada, sem dizer nada. Depois falou, baixando os olhos:

– Estamos bem, Joe. Estamos bem agora. Como você está indo na faculdade?

– As coisas estão ótimas. Estou na equipe de remo.

– Sim, Fred nos disse isso. Seu pai está muito orgulhoso de você. Como estão seus pais, Joyce?

– Estão bem... – Joyce começou a responder. – Para falar a verdade, meu pai está bem doente. Ele trabalha demais.

– Sinto muito por isso – disse Thula.

Thula mantinha a porta apenas entreaberta, bloqueando a entrada com o próprio corpo. Joe percebera que ela falava olhando o tempo todo para baixo, como que examinando os próprios pés para encontrar neles a resposta para alguma coisa.

Finalmente, Joe perguntou:

– Podemos entrar por alguns minutos? Dar um oi para as crianças?

– Não, Joe. É melhor não. De qualquer forma, o seu pai está no trabalho e as crianças estão com os amigos.

– Podemos voltar outra hora para uma visita, então?

Thula pareceu de repente ter encontrado o que estava procurando. Ergueu os olhos abruptamente ao nível dos de Joe.

– Não – disse, agora com uma voz mais fria. – Vá cuidar da sua vida, Joe. Continue longe da nossa.

Dito isso, fechou a porta suavemente e deslizou a tranca para sua posição com um leve clique metálico.

Durante todo o trajeto de volta, a cabeça de Joyce fervia. Fazia anos que ela vinha tentando pacientemente desvendar a história dos pais de Joe e o que acontecera exatamente em Sequim e, antes disso, na Mina de Ouro e Rubi. Joe lhe falara muitas vezes sobre a morte de sua mãe e a longa e solitária viagem de trem à Pensilvânia. Ligando tudo, Joyce não conseguia entender como Thula podia ter sido tão insensível com um menino órfão de mãe nem como Harry podia ter aceitado isso tão passivamente. Mais que tudo, porém, a incomodava o fato de Joe não parecer guardar mágoa de tudo aquilo e continuar tentando agradar os dois como se nada

tivesse acontecido. Quando Joe encostou no meio-fio para deixá-la no trabalho, na casa do juiz, ela explodiu:

– Por que você faz isso, Joe? Por que continua fingindo que eles não lhe fizeram nenhum mal? Eles o abandonaram, sozinho, sem nada. Que tipo de mulher faria uma coisa dessas? Que tipo de pai agiria assim? Como é possível você não estar irado com eles? Por que não exige que eles o deixem ver seus irmãos e suas irmãs? Por quê, Joe? Explique para mim.

Ela estava quase chorando quando terminou.

Ao olhar para Joe no banco ao lado pôde ver, por entre as lágrimas, que os olhos dele também estavam cheios de dor. Mas ele não olhava para ela. Mirava em frente, por sobre o volante, com a mandíbula travada.

– Você não entende – murmurou ele. – Eles não tinham outra escolha. Eram bocas demais para serem alimentadas.

Joyce ponderou um momento, depois disse:

– Eu só não entendo como você não sente raiva.

Joe continuava a olhar à frente pelo pára-brisa.

– A raiva consome a sua energia. Devora você por dentro. Não posso seguir em frente gastando a minha com isso. Quando eles foram embora, usei tudo o que tinha dentro de mim para sobreviver. Agora, preciso manter o foco. Tenho que cuidar de mim mesmo.

Joe se retirou para a vida da garagem. Apesar das brincadeiras dos rapazes com seu gosto para roupas e estilos musicais, e de só ficar realmente à vontade na companhia de Roger e Shorty, ali, pelo menos, ele se sentia conectado a um propósito. Os rituais do remo, seu jargão, os detalhes técnicos que vinha se esforçando para dominar, a expertise dos treinadores e até mesmo sua série de regras e proibições pareciam dar ao ambiente da garagem uma espécie de estabilidade e ordem que desde muito tempo parecia faltar ao mundo lá fora. Os brutais treinamentos vespertinos o deixavam exausto e dolorido, mas de alma leve e limpa, como se tivesse sido esfregada com uma escova bem dura.

Muito mais que o soturno cubículo no porão da Associação Cristã de Moços e até do que a casa eternamente inacabada de Sequim, a garagem se tornara para Joe uma espécie de lar. Ele gostava da luz se derramando pelas vidraças das enormes portas de correr, das pilhas de cascos polidos em seus suportes, do silvo do vapor nos aquecedores, do constante bater de portas dos armários, da mistura de cheiros de cedro, verniz e suor. Costumava demorar para ir embora depois dos treinos, cada vez mais fascinado pelo fundo da garagem e pelas escadas que levavam à oficina de Pocock. Não passava por sua cabeça subi-las sem ser convidado por medo de interromper o “Sr. Pocock”, como os rapazes invariavelmente o chamavam, com uma espécie de veneração. Não que Pocock a cultivasse – muito ao contrário. Ele costumava ficar no flutuante durante os preparativos para os treinos, mexendo na

regulagem dos barcos, trocando ideias com os rapazes e dando conselhos e sugestões sobre este ou aquele ajuste nas remadas. Na verdade, por não ter mais do que o secundário, Pocock tendia a acreditar que era ele quem devia especial deferência aos universitários.

Mas a cultura de Pocock alcançava territórios muito além do seu nível de educação formal, como ficava logo evidente a todos que o conheciam. Suas leituras abarcavam uma ampla gama de temas, como religião, literatura, história e filosofia. Era capaz de citar Browning, Tennyson e Shakespeare de cor, sempre de maneira oportuna e apropriada, sem nenhuma presunção ou pedantismo. Era assim que, apesar de modesto, o vasto conhecimento e a suave eloquência de Pocock impunham respeito absoluto, principalmente quando estava na oficina exercendo seu ofício. Ninguém jamais o interrompia no trabalho.

Joe olhava para o alto da escada, admirado, mas continha sua curiosidade. Notara, porém, uma inusitada atividade na oficina naqueles dias. Em parte porque os programas de remo de todo o país haviam deixado de comprar equipamentos após a crise de 1929, em parte por causa dos recentes sucessos de Washington em Poughkeepsie com barcos de Pocock, as encomendas se multiplicaram naquele verão. Pocock tinha oito pedidos de oito com timoneiro na fila, alguns para escolas da elite do remo, como Academia Naval, Syracuse, Princeton e Pensilvânia. No início de setembro, ele se correspondeu com Ky Ebright, em Berkeley, num tom muito diferente do usado no ano anterior. Sem qualquer espírito de vingança, como convinha ao cavalheiro que era, mas visivelmente confiante, ele disse: “Se você tem intenção de comprar alguma coisa, meu caro, eu o aconselho a não esperar demais. Depois de dois anos terríveis os rapazes do Leste estão acordando para o fato de que vão precisar de equipamento. Isso significa que estaremos ocupados.” Quando Ebright respondeu questionando os preços, foi a vez de Pocock ser firme: “O preço de um oito com timoneiro é 1.150 dólares. Fique certo de uma coisa, Ky, eu me recuso a entrar na corrida pelo ‘oito com’ mais barato do país. Não posso construir todos, mas tenho bons motivos para crer que ainda construo os melhores.”

Na verdade, George Pocock já vinha construindo os melhores barcos, e por uma boa margem. E não os construía, apenas: os esculpia.

Visto por um lado, um barco de corrida é uma máquina com um propósito estritamente definido: permitir que um grupo de atletas se desloque sobre um espelho-d'água da maneira mais rápida e eficiente possível. Por outro, ele é uma obra de arte, expressão da insaciável fome de ideal, beleza, pureza e graça que caracterizam o espírito humano. Grande parte da genialidade de Pocock como construtor de barcos consistia em saber combinar seus inextinguíveis talentos de fabricante de máquinas e artista.

Pocock aprendeu seu ofício com o pai, no Eton, usando ferramentas manuais simples – serras, martelos, formões, plainas e lixadeiras. E continuou a usá-las

mesmo depois que equipamentos elétricos mais modernos e eficientes chegaram ao mercado na década de 1930. Isso se devia à sua forte propensão a ser tradicional em tudo, à sua convicção de que as ferramentas manuais lhe propiciavam maior controle dos detalhes da obra e à sua aversão ao barulho produzido pelas máquinas. Habilidade artesanal exigia meditação, o que exigia silêncio. Mas o mais importante, sem dúvida, era seu desejo de alcançar maior intimidade com a madeira – sentir-lhe a vida com as mãos e transmitir ao barco algo de si mesmo, de seu orgulho e de seu afeto.

Antes de 1927 ele fabricava seus barcos exatamente como o pai lhe ensinara na Inglaterra. Primeiro construía sua delicada estrutura em freixo e abeto sobre um suporte metálico em “I” perfeitamente plano, de 18 metros de comprimento. Depois montava o casco com lâminas de cedro-espanhol cuidadosamente afixadas por meio de milhares de pregos e parafusos de latão cujas protuberâncias tinham que ser laboriosamente lixadas a mão antes da aplicação de camadas de verniz náutico. O ajuste e a fixação das lâminas eram particularmente trabalhosos e estressantes. Uma escapada do formão ou uma martelada imprecisa podia pôr a perder dias inteiros de trabalho.

Em 1927 ele introduziu um aperfeiçoamento que revolucionou a construção de barcos de corrida nos Estados Unidos. Ed Leader, sucessor de Hiram Conibear como treinador da equipe de Washington, vinha sugerindo a Pocock havia alguns anos fazer um barco de cedro-vermelho nativo, uma espécie de grande porte abundante no estado de Washington e na Colúmbia Britânica. O cedro-espanhol (*Cedrela odorata*, na verdade nem cedro nem espanhol, mas uma espécie sul-americana da família do mogno), além de caro, por ser importado da América do Sul, era também sabidamente frágil, obrigando a contínua manutenção da frota de barcos da Universidade. Pocock se interessou pela ideia. Conhecia desde muito a leveza e a durabilidade das antigas canoas indígenas de cedro que ainda se viam, de vez em quando, no estuário de Puget, mas fora dissuadido pelo treinador Rusty Callow, madeireiro em seus anos de juventude, que, como a maioria dos madeireiros, acreditava que o cedro só servia para revestir coberturas e paredes. Quando Pocock, seguindo o próprio instinto, começou finalmente a experimentar o cedro-vermelho em 1927, acabou surpreendido por suas inúmeras qualidades.

O cedro-vermelho é uma madeira prodigiosa. Sua baixa densidade a torna fácil de esculpir – com formão, plaina ou serra manual – e sua estrutura celular aberta lhe dá leveza e poder de flutuação – o que no remo significa velocidade. Sua grã compacta e uniforme lhe dá a resistência e a flexibilidade necessárias para curvá-la sem deformar, retorcer ou selar. Não guarda resina nem seiva, mas suas fibras contêm uma substância química chamada tujaplicina, um conservante natural altamente eficaz contra o apodrecimento, que lhe dá também um delicioso perfume. É bonita de ver, propicia um bom acabamento e pode ser polida até ficar brilhante, o que é essencial para se obter o fundo liso e livre de atrito que um bom barco de

corrida precisa ter.

Em pouco tempo Pocock se tornou adepto do cedro-vermelho e passou a peregrinar pelo noroeste em busca da melhor madeira. Depois de longas viagens até as serrarias fumacentas da península Olympic e as florestas ainda virgens da Colúmbia Britânica, acabou encontrando o que buscava nos bosques nevoentos do lago Cowichan, na ilha de Vancouver – um cedro de grã compacta em toras longas e retas que lhe rendiam elegantes pranchas de 18 metros de comprimento por meio metro, ou mais, de largura. Dessas pranchas conseguia extrair pares idênticos de tábuas muito mais finas, delicadas folhas de cedro de 5/32” de espessura, uma o espelho da outra, com grã de igual padrão. Colocando esses pares exatos nos dois lados da quilha, obtinha uma simetria perfeita na aparência e no desempenho do barco.

Essas folhas de cedro flexíveis permitiram também que Pocock eliminasse a interminável tarefa de pregar as tábuas às cavernas. Ele agora prendia as folhas de madeira à estrutura do barco, cobria o conjunto com mantas pesadas e usava o vapor desviado do sistema de aquecimento da garagem para fazer com que o cedro cedesse, assumindo a curvatura imposta pela estrutura. Ao desligar o vapor e retirar as mantas três dias depois, as folhas de cedro estavam perfeitamente moldadas. Tudo o que tinha a fazer, então, era secá-las e colá-las à estrutura. Era a mesma técnica que os povos indígenas da costa do Salish usaram durante séculos para moldar seus relicários de madeira. Os esbeltos barcos resultantes eram não apenas mais bonitos do que os de cedro-espanhol, mas também comprovadamente mais velozes. Harvard encomendou um dos primeiros a sair da oficina de Pocock a título de experiência e logo informou que ele baixara em vários segundos os melhores tempos de suas guarnições.

Depois que a película de cedro era aplicada ao barco, Pocock instalava os trilhos, os assentos, as braçadeiras, o leme e os acabamentos. Orgulhava-se de usar em seus produtos uma variedade de madeiras do Noroeste – *sugar pine* nas quilhas, *ash* na estrutura, abeto *sitka* nas bordas e assentos e cedro-amarelo do Alasca nas falcas. Este último era especialmente apreciado por mudar de cor com o passar do tempo, de marfim velho a mel, combinando com o vermelho lustroso do casco. Em seguida, estendia pedaços de seda sobre os castelos de popa e proa e os cobria com verniz. Depois do verniz seco e endurecido, formavam-se, nas duas extremidades do barco, superfícies amarelas translúcidas, belas e frágeis. Para terminar, dava acabamento ao casco de cedro polindo-o manualmente, horas a fio, com pó de pedra-pomes e trípoli, cobrindo-o com delicadas camadas de verniz náutico e polindo-o novamente, quantas vezes fossem necessárias, até ficar brilhante como água parada. Consumia quatro galões de verniz para obter o resultado desejado. Somente quando o barco cintilava a ponto de parecer ter vida própria e querer sair deslizando é que Pocock o declarava pronto para uso.

Havia mais uma coisa a respeito do cedro, uma espécie de segredo que Pocock

descobriu por acidente tempos depois que os novos barcos já estavam em uso. Expostos à água, os barcos tendiam a ficar com as proas e popas sutilmente curvadas para cima, razão pela qual as pessoas começaram a chamá-los de “*banana boats*”. Meditando sobre esse efeito e suas consequências, Pocock acabou chegando a uma surpreendente conclusão: embora o cedro não expandisse ou dilatasse na *transversal* da grã da madeira quando molhado, portanto não se deformando, ele o fazia, sim, ligeiramente, na *longitudinal* da grã, podendo chegar a uma polegada de dilatação no sentido do comprimento do barco, 18 metros em se tratando de um oito com timoneiro. Como o cedro era afixado seco à estrutura do barco, mas molhava depois de ser regularmente utilizado, a madeira buscava se expandir ligeiramente no sentido do comprimento. Porém, já que a estrutura interior do barco, feita de freixo, continuava absolutamente seca e rígida, essa expansão era impedida. O revestimento de cedro, então, se comprimia, erguendo as extremidades e conferindo-lhe o que os construtores de barcos chamam de “arqueamento”. O resultado era que o barco inteiro ficava submetido a uma tensão sutil, porém constante, causada pela compressão insatisfeita do revestimento, como se fosse um arco esperando ser liberado. Isso dava ao barco um aspecto de coisa viva, uma tendência a saltar à frente na pegada que nenhum outro projeto ou material era capaz de imitar.

Para Pocock, essa infatigável elasticidade – essa propensão para retornar à origem, para se opor à resistência – era a magia do cedro, a força invisível que dava vida ao barco. E, no que lhe dizia respeito, um barco que não contivesse vida era indigno dos jovens que davam a alma para movê-lo sobre a água.

No fim de outubro, Ebright escreveu a Pocock. Queria encomendar um barco, mas que fosse especialmente projetado para ele – com menos arqueamento. Pocock ficou escandalizado. Depois de meses alegando que vinha recebendo equipamento de qualidade inferior, Ebright agora queria um barco menos veloz que os seus melhores, um barco indigno do seu talento como artesão. Pocock respondeu com uma longa e detalhada explicação técnica sobre seu projeto, propondo, no entanto, pequenas modificações destinadas a apaziguar Ebright sem comprometer a integridade do barco. Ebright retrucou com argumentos técnicos e arrematou: “Sei que você conhece como ninguém a arte de construir barcos, mas novas ideias talvez sejam proveitosas para todos nós (...). Desconfio de que não irá gostar do tom desta carta, George.” Pocock de fato não gostou, mas deixou para lá. Afinal, tinha encomendas de quase todas as grandes escolas de remo do país. Ebright que decidisse se iria ou não querer um barco.

Tempos depois, Ebright pediu um barco. Quando ficou pronto, Pocock recrutou oito rapazes para embarcá-lo no porto de Seattle pagando um dólar a cada um.

A guarnição saiu remando no próprio barco pelo Canal até o extremo sul do lago Union, onde o retiraram cuidadosamente da água, colocaram-no emborcado

sobre suas cabeças – uma tartaruga de cedro de 16 pernas e mais de 18 metros de comprimento – e começaram uma curiosa jornada de quase 2,5 quilômetros pelo centro de Seattle. Cruzaram a rua Mercer e seguiram para o sul pela Westlake, mergulhando no trânsito do centro da cidade. Ainda com o barco sobre as cabeças, ninguém enxergava nada além dos próprios pés e das costas de quem ia à frente. Um timoneiro liderava o grupo acenando com as mãos para alertar os veículos e gritando instruções na linguagem do remo: “Escora!” “A bombordo!” “Acelera!” E lá iam eles, esquivando-se de bondes e ônibus, abrindo o ângulo para dobrar as esquinas, levantando o barco de vez em quando para enxergar o caminho. No distrito comercial da Quarta Avenida, as pessoas paravam nas calçadas e acorriam à entrada das lojas para vê-los passar, entre risos e aplausos. Viraram, finalmente, à direita na Colúmbia, desceram a ladeira, atravessaram apressadamente a via férrea e chegaram, sãos e salvos, ao porto, onde despacharam o barco para a Califórnia. Em breve iriam enfrentá-lo no estuário de Oakland.

A tensão na garagem de Washington aumentou naquele mês de outubro. Os insistentes rumores de que, na primavera, os segundanistas seriam promovidos a 1^a guarnição da universidade deixou todo mundo apreensivo. Al Ulbrickson mantinha silêncio sobre o assunto, como de hábito, mas os mais velhos intuíaam que isso era por si só um mau sinal. Por que motivo ele não rebatia os boatos dizendo que os segundanistas teriam a sua vez no ano seguinte, como costumava acontecer? Já não havia, no vestiário nem durante a retirada e guarda dos remos, as brincadeiras e gozações de sempre. Em vez de gracejos inofensivos, olhares gelados. Na água, trocavam-se vaías quando os treinadores não podiam ouvir.

Mas não era só na garagem que o clima se deteriorava. Depois de alguns dias de garoa, na manhã de 21 de outubro as portas do inferno se abriram para lançar sobre Seattle um vendaval que fez o do outono anterior parecer uma brisa primaveril.

Este sinistro capítulo da série de eventos climáticos extremos que varreram o estado de Washington em meados da década de 1930 veio sem nenhum preâmbulo, surgiu do nada. Às 9 horas a cidade vivia uma típica manhã cinzenta de final de outono, com ventos fracos de sudeste – não mais de 8 quilômetros por hora – apenas suficientes para encrespar as águas do lago Washington. Uma hora depois, um vento constante de 80 quilômetros por hora começou a soprar do sudoeste. Ao meio-dia, rajadas de até 120 quilômetros varriam a superfície do lago Washington. Em Aberdeen, na costa do Pacífico, os ventos chegaram a 145 quilômetros por hora. A região de Seattle nunca vira vendaval semelhante.

No Pier 41, o transatlântico *President Madison* rompeu suas amarras e adernou sobre o vapor *Harvester*, afundando-o. Em Port Townsend, o pesqueiro *Agnes* afundou também, matando cinco pescadores de Seattle. Trinta passageiros tiveram que ser resgatados do *Virginia V*, um dos últimos barcos da histórica “frota

mosquito” da cidade, que teve a sua superestrutura destruída num choque com o cais. No campo, telhados de celeiros e anexos inteiros foram arremessados no ar. Um hangar do Boeing Field – na época o principal aeroporto de Seattle – desabou, destruindo várias aeronaves. No hotel Alki, uma parede de alvenaria desmoronou matando um hóspede chinês em sua cama. Em uma Hooverville, telhados de zinco saíram voando e vários barracos desabaram deixando seus ocupantes atônitos entre os destroços. Homens famintos se juntaram diante da vitrine de uma padaria à espera de que ela desmoronasse para poderem pegar o pão fresco do outro lado. No campus da Universidade de Washington, claraboias do ginásio de basquete cederam, abetos gigantes tombaram e cinco setores de cadeiras temporárias do estádio de futebol foram levados pelo vento. A ventania durou seis horas e meia, quase ininterrupta, deixando um saldo de 18 mortos, milhões de metros cúbicos de madeira virgem no chão, milhões de dólares em danos materiais diversos e Seattle sem nenhuma comunicação com o mundo exterior.

Depois vieram as chuvas, como sempre. Não o dilúvio do ano anterior, mas mais dias de chuva do que sem chuva pelo resto do mês de outubro e todo o mês de novembro, além de uma quantidade incomum de ventanias menos potentes provenientes do Pacífico. Uma das poucas vantagens atribuídas às equipes de remo da Costa Oeste era a impossibilidade, no Leste, de se treinar ao ar livre durante o inverno, quando os rios congelavam. Os treinamentos eram feitos em tanques cobertos, pobres substitutos das autênticas raías. “É como estar sentado numa banheira com uma pá”, dizia um treinador. Já os rapazes de Washington, habituados às intempéries, tornavam-se cada vez mais resistentes e aptos a remar em águas agitadas. Mas não se podia remar se o barco afundasse – uma ameaça cada vez mais séria e constante naquele mês de novembro de 1934. Ulbrickson foi obrigado, por isso, a suspender os treinos durante dias a fio. Era exigente, mas não queria que ninguém se afogasse no lago Washington. Em meados de novembro, estava com duas semanas de atraso em seu cronograma.

A um mundo de distância naquele mesmo mês de novembro de 1934, no luxuoso estúdio de cinema Geyer-Werke, na Harzer Strasse, em Berlim, Leni Riefenstahl trabalhou dias e noites a fio em sua Lytax na montagem de 121 mil metros de material filmado no congresso do Partido Nazista em Nuremberg. De avental branco, passando até 16 horas diárias na mesa de edição, madrugada adentro, comendo quase nada, os olhos cansados porém atentos às milhares de tiras penduradas diante dos painéis luminosos que cobriam as paredes.

O filme que nasceria daquele processo extenuante, *O triunfo da vontade*, foi um marco da iconografia nazista. Até hoje é considerado um monumento à capacidade da propaganda de fomentar o poder absoluto e justificar o ódio irrestrito. Leni Riefenstahl seria celebrada por sua realização o resto da vida.

O congresso de Nuremberg de 1934 foi, em si mesmo, um hino ao poder, um

evento cuidadosamente concebido para concentrá-lo e promovê-lo. A partir do momento em que Adolf Hitler desceu das nuvens em Nuremberg, em 4 de setembro, todos os seus movimentos, todas as suas imagens, cada palavra dita por ele e por seus assedados foram cuidadosamente premeditados para reforçar a noção de que o Partido Nazista era não apenas invencível, mas o único objeto legítimo de fervor político e até religioso. E mais, de que a nova religião alemã estava totalmente incorporada à pessoa do líder, sua autêntica encarnação.

Os principais coreógrafos do congresso foram Albert Speer, arquiteto-chefe de Hitler e projetista do gigantesco set de filmagem em que se transformou Nuremberg; Joseph Goebbels, controlador do valor global de propaganda do evento – a “mensagem”, em linguagem moderna; e Leni Riefenstahl, cuja tarefa era filmar não apenas o comício, mas, ainda mais importante, o espírito que o presidia, amplificar sua mensagem e transmiti-la a um público muito mais amplo do que os 750 mil membros do partido reunidos em Nuremberg naquela semana.

Era uma aliança tensa, forçada, principalmente entre Leni e Goebbels. A crescente influência de Leni impunha a Goebbels o problema de entender como uma mulher podia desempenhar um papel tão importante quando ele nem sequer entendia por que a sua se opunha tão energicamente aos seus inúmeros casos extraconjugais.

Após a guerra, Leni disse que de início hesitara em fazer o filme, temendo a interferência de Goebbels e do seu poderoso Ministério da Propaganda. Na autobiografia escandalosamente revisionista que escreveu em causa própria, ela afirma que só concordou em fazer o filme depois que Hitler lhe prometeu manter Goebbels à distância, o que, aliás, ela mesma já fora obrigada a fazer no plano pessoal: ele estava tão fascinado por seus encantos e tão determinado a tê-la como amante que fora certa noite ao seu apartamento e se ajoelhou a seus pés implorando seus favores antes de ser enxotado porta afora. Goebbels nunca a teria perdoado por essa humilhação.

Apesar de tudo, e independentemente da veracidade da versão de Leni Riefenstahl sobre seu relacionamento com Goebbels, o congresso de 1934 e o filme de Riefenstahl fizeram grande sucesso. *O triunfo da vontade* foi tudo o que ela esperava dele e é ainda hoje considerado por muitos o mais bem-sucedido filme de propaganda de todos os tempos. Com uma equipe de 172 pessoas, entre as quais 18 cinegrafistas em uniformes da SA misturados à multidão, Leni filmou o evento de todos os ângulos possíveis, usando técnicas pioneiras – câmeras em carrinhos sobre trilhos, câmeras em plataformas móveis para tomadas aéreas dinâmicas, câmeras em buracos cavados no chão para tomadas de baixo para cima das grandes figuras nazistas. Tudo foi capturado: meio milhão de membros do partido perfeitamente uniformizados, ora em formações retangulares maciças ora marchando em passo de ganso; os discursos de Rudolf Hess, Goebbels e do próprio Hitler, socando o pódio e cuspidando saliva com os olhos em chamas; a arquitetura monumental de Speer, os edifícios que davam peso e solidez à ideia de força esmagadora, os vastos espaços

abertos sugestivos de ambição ilimitada; o fantasmagórico desfile da SA na segunda noite, com seus rostos iluminados contra o negro da noite por tochas bruxuleantes, flashes de magnésio e fogueiras; as fileiras de camisas-negras da SS marchando em passo de ganso diante de Heinrich Himmler; e os enormes estandartes estampados com suásticas tremulando ao fundo de cada tomada. Quem quer que tenha gravada em sua mente alguma imagem do poder e da pompa nazista, decerto a recebeu, direta ou indiretamente, de *O triunfo da vontade*.

No entanto, as cenas mais hediondas do filme de Leni Riefenstahl talvez sejam as de aspecto mais inocente. Elas foram filmadas no terceiro dia do congresso, durante o discurso de Hitler às dezenas de milhares de jovens da Hitler-Jugend, a Juventude Hitlerista, e seu ramo iniciante, a Deutsches Jungvolk. O serviço na Juventude Hitlerista ainda não era obrigatório, portanto esses jovens eram autênticos adeptos, doutrinados com um feroz antisemitismo – garotos de 10 a 18 anos vestindo bermuda, camisa cáqui, lenço no pescoço e braçadeiras com suásticas, olhando para o mundo como bons escoteiros nazistas. Muitos estavam destinados a se tornar membros da SA e da SS.

No pódio, Hitler lhes falou em linguagem direta, com o braço erguido e o punho cerrado: “Queremos um povo obediente”, vociferou, “você devem praticar a obediência! Diante de nós está a Alemanha. Dentro de nós arde a Alemanha. Atrás de nós segue a Alemanha!” Enquanto isso, as câmeras de Leni se moviam lentamente entre os jovens enfileirados, com lentes em ângulo ligeiramente elevado sobre seus rostos. Uma suave brisa outonal despenteava-lhes os cabelos, quase todos louros. Seus olhos, iluminados pela confiança, brilhavam de fervor. Seus rostos eram tão encantadores, tão imaculados, tão perfeitos que até hoje, mesmo neste velho filme em preto e branco, quase se pode ver o rosado de suas bochechas. Contudo, muitos desses rostos eram de jovens que anos depois arrancariam crianças chorosas dos braços de suas mães para enviá-las a câmaras de gás; que mandariam mulheres polonesas se despir e se enfileirar à beira das trincheiras para fuzilá-las pelas costas; que trancariam todas as mulheres e crianças da cidade francesa de Oradour-sur-Glane num celeiro para em seguida incendiá-lo.

Leni Riefenstahl fez um bom trabalho. Hitler ficou satisfeito. Pouco menos de dois anos depois, em 1936, ela teria a chance de fazer outro filme de propaganda pródigo em imagens de juventude, graça e beleza, mas destinado a ser uma imensa e sinistra fraude contra o mundo inteiro.

Terminado o trimestre de aulas, Joe voltou para sua casa em Sequim, onde, mais uma vez, passaria o Natal com a família de Joyce. Esperara todo o outono pelas festas de fim de ano para estar com ela em outro lugar que não a deprimente lanchonete da universidade.

Já estava pronto para deixar a cidade quando teve a atenção despertada por uma manchete do *Washington Daily*: “Adultos endividados e desempregados”. A matéria

o abateu. A dívida média dos diplomados era de 200 dólares, dizia ela, e a dos formados há quatro anos de mais de dois mil. Nos dois casos era uma imensa quantidade de dinheiro para alguém como Joe. Mas o que mais o surpreendeu, aquilo de que se lembrou anos mais tarde, foi a revelação de que “mais de metade dos homens entrevistados estavam obtendo seus diplomas universitários sem nenhum gasto próprio, mas financiados por pais e parentes que não esperavam reembolso”. Toda a luta de Joe para permanecer na faculdade se baseava na perspectiva de um futuro mais promissor. Nunca lhe ocorrera que as portas do mercado de trabalho poderiam não estar abertas para o portador de um diploma universitário. Mais uma vez se deu conta de que muitos de seus colegas não tinham que se preocupar com dinheiro por terem quem pudesse investir neles milhares de dólares que nunca receberiam de volta. Foi o suficiente para despertar a antiga ansiedade e a insegurança sempre à espreita dentro de sua alma. Só que agora com um novo ingrediente – uma venenosa pitada de inveja.

TERCEIRA PARTE



1935



As partes que realmente importam



Joe e Joyce em Seattle



CAPÍTULO 9

Um dos primeiros conselhos de um bom treinador de remo depois de completada a instrução básica é: “Faça a sua parte.” É exatamente o que faz o jovem remador ao perceber que o barco anda melhor assim. Isso tem uma clara implicação social.

– George Yeoman Pocock

Estavam todos sentados nos bancos duros da garagem, de calções e camisetas de cores diferentes, tremendo de frio. O sol já se pusera e o amplo interior do salão era fustigado por incômodas correntes de ar. Lá fora fazia tanto frio que o gelo se acumulara nos cantos das vidraças das portas de correr. Era o começo da noite de 14 de janeiro de 1935, o momento da reapresentação da equipe depois das festas de fim de ano. Os rapazes e alguns repórteres aguardavam Al Ulbrickson para ouvir seu planejamento para a próxima temporada. Depois de uma longa e desconfortável espera, Ulbrickson saiu do seu gabinete e começou a falar. Quando terminou, ninguém mais sentia frio na garagem.

Ele começou pelo básico, anunciando uma mudança de estratégia. Em vez do tradicional início relativamente lento nas primeiras semanas do trimestre de inverno, dedicado ao aprimoramento formal e técnico enquanto esperavam o tempo melhorar, este ano eles iriam remar diariamente desde já, com o tempo que fosse. Cuidariam primeiro de melhorar o condicionamento físico e só depois se preocupariam com o aperfeiçoamento técnico. Mais do que isso, porém, todos – não só os segundanistas – começariam a competir entre si em guarnições bem definidas. Não haveria mescla nem trocas constantes. Nessas corridas estaria em jogo o

prêmio máximo. Não seria uma temporada normal.

“Em um ou outro momento”, disse ele, “as guarnições de Washington conquistaram os maiores prêmios dos Estados Unidos. Mas nenhuma jamais participou de uma Olimpíada. Este é o nosso objetivo.”

Naquela noite começaria a arrancada rumo à conquista da medalha de ouro em Berlim em 1936.

Pondo de lado a reticência habitual, e a despeito da presença de repórteres na sala, Ulbrickson foi se animando até um estado de quase exaltação. Disse que nunca vira, em todos os seus anos como remador e treinador, e que não esperava ver outra vez enquanto vivesse, tanto potencial quanto o que estava reunido ali. Em algum lugar daquele grupo, afirmou, dirigindo-se aos rapazes, estava a melhor guarnição que já passara por Washington: melhor do que a grande guarnição de 1926 que tinha vencido com sua própria ajuda em Poughkeepsie e do que as guarnições da Califórnia medalhistas de ouro nas olimpíadas de 1928 e 1932; talvez a melhor guarnição que Washington teria. Nove deles, declarou, como se fosse uma certeza, estariam no pódio olímpico de Berlim em 1936. Quais, exatamente, dependia de cada um. Quando terminou, os rapazes se levantaram num salto e comemoraram, aplaudindo com as mãos erguidas sobre as cabeças.

A atuação inusitada, em se tratando de Al Ulbrickson, chamou a atenção de todos em Seattle que tinham algum interesse pelo remo. Na manhã seguinte, o *Seattle Post-Intelligencer* exultava: “Uma nova era no remo de Washington. Possível participação nos Jogos Olímpicos de Berlim!” O *Washington Daily* dizia: “Apesar do frio intenso, há muitos anos não se via na garagem tanto ardor e tanta energia.”

Foi o estopim de uma guerra generalizada. Rivalidades latentes desde a temporada de outono se transformaram em batalhas abertas. Contatos visuais prudentemente evitados deram lugar a olhares gelados de desafio. Ombradas acidentais quase davam briga. Batiam-se portas de armários com violência. Trocavam-se ofensas. Nutriam-se rancores.

Seguros de que Ulbrickson falara para e sobre eles, os nove rapazes do barco de segundanistas mudaram o mantra “C-N-B” para “T-P-B”. Quando indagados sobre o que significava, respondiam, sorrindo: “Tudo pelo barco.” Conversa. Significava “Todos para Berlim”, uma espécie de código secreto para o objeto de suas ambições. Mas na lousa da garagem eles ainda eram o quarto de cinco barcos, independentemente do que realizassem sobre a água. E Ulbrickson, ao menos publicamente, parecia ter outros rapazes em mente naqueles dias. Ao longo das semanas seguintes, ele fez questão de falar a todo repórter com quem conversava sobre as excelentes perspectivas do voga dos veteranos, Broussais C. Beck Jr. O pai de Beck fora gerente da famosa loja de departamentos Bon Marché de Seattle, um feroz opositor dos trabalhadores organizados conhecido por contratar espões para se infiltrarem nos sindicatos. Fora também um excepcional remador de Washington em sua época e, mais tarde, presidente do Conselho de Remo da Universidade. Seu

próprio pai fora um dos mais proeminentes pioneiros de Seattle, dono de uma grande propriedade rural na região de Ravenna Park, ao norte do campus. A comunidade de negócios e um bom número de alunos queriam muito ver o jovem Beck como voga da guarnição de Washington. Ele podia ou não ter todo o potencial que Ulbrickson lhe atribuía, mas não restava dúvida de que era o tipo de sujeito que os treinadores gostavam de ter na equipe – para deixar os ex-alunos felizes. Aquilo não passou despercebido a Joe. Beck era, muito claramente, um dos rapazes que tinham sempre uma camisa limpa para vestir, que não precisavam se preocupar com dinheiro. Joe se perguntava se ele precisava se preocupar com alguma coisa.

O plano de Ulbrickson de fazer os rapazes entrarem em forma rapidamente começou a dar problemas logo no dia seguinte ao seu inflamado discurso. A manchete do *The Daily* contava a história, ou pelo menos o seu início: “Guarnições entram na água com gelo nos remos”. O tempo, de muita chuva e ventanias desde o fim de outubro, tornara-se ártico. Na noite da palestra de Ulbrickson, ventos setentrionais gelados ergueram ondas enormes no estuário de Puget levando água salgada duas quadras adentro de Alki Beach e a toda a orla de West Seattle. Nos dias seguintes as temperaturas caíram abaixo dos 7 negativos, transformando floquinhos de neve em nevadas e, logo, em nevascas. O cerco foi quase contínuo até a terceira semana de janeiro. Assim como no outono, Ulbrickson teve que manter suas guarnições dias a fio dentro da garagem – quando muito mandava os rapazes para uns tiros no Canal, mas suas mãos ficavam tão dormentes que mal conseguiam segurar os remos. Nunca chegou a dizer isso, mas nessas horas ele devia sonhar com os tanques de remo usados no Leste. Lá, pelo menos, se trabalhava, ao passo que seus rapazes ficavam sentados na garagem apenas apreciando, pelas janelas, um dos melhores lugares do mundo para se remar.

Com a piora do tempo, Tom Bolles viu seu grupo de calouros diminuir rapidamente. Dos 210 alunos que se apresentaram no outono, só lhe restavam 53 em 14 de janeiro. Na terceira semana do mês, o *Daily* noticiou: “Mais três dias de nevasca e Tom Bolles já não terá uma guarnição de calouros.” Bolles, no entanto, parecia imperturbável. “O remo é um esporte em que não se precisa fazer cortes”, observou. Embora não falasse muito a respeito, estava convencido de que no grupo remanescente havia alguns grandes talentos. Na verdade, estava começando a achar que daria para montar uma guarnição de calouros capaz até de bater a do ano anterior.

Quando a neve deu lugar à chuva no fim de janeiro, os 215 hectares do campus foram reduzidos a um vasto lamaçal. Na enfermaria, eram tantos os estudantes sofrendo de resfriado, gripe e pneumonia que já não havia leitos: muitos tinham que ficar em macas espalhadas pelos corredores. Mas mesmo com vento e chuva, Ulbrickson aproveitou a mudança para mandar suas cinco guarnições de veteranos para a água.

Os conflitos latentes na garagem haviam adquirido contornos de guerra naval. O estopim foi a manchete do *Daily* de 24 de janeiro, “Calouros campeões bem cotados por Ulbrickson”, com uma grande foto dos segundanistas, Joe entre eles, a bordo do *City of Seattle*. Na legenda, em negrito, se lia: “Eles sonham com Poughkeepsie e as Olimpíadas.” A 1^a guarnição do ano anterior ficou indignada. Durante meses Ulbrickson dera a impressão de favorecer os segundanistas, mas não passava, em todo caso, de uma manifestação de preferência bastante sutil. Agora ela era pública, com todas as letras e para quem quisesse ler – remadores, seus amigos e, pior, suas namoradas. Tudo indicava que os veteranos seriam humilhados, preteridos pelos segundanistas queridinhos de Ulbrickson.

Um dos rapazes do barco dos segundanistas, Bob Green, tinha o hábito de animar seus companheiros durante as corridas com gritos de incentivo. Era uma quebra de protocolo, uma vez que só o timoneiro fala no barco para não atrapalhar a remada, principalmente durante uma corrida. Como, porém, a prática pareceu ter beneficiado os segundanistas no ano anterior, George Morry, seu usual timoneiro, a aceitava de bom grado.

O mesmo não valia, no entanto, para alguns membros das outras guarnições, para os quais o comportamento de Green era motivo de grande irritação. Era o caso de Bobby Moch, o pequeno e astuto timoneiro daquela que vinha despontando como a melhor guarnição de veteranos. Sua indignação com o comportamento de Green ficava cada vez maior. Quando, em fevereiro, começaram as disputas pelo status de 1^o barco da universidade, ele descobriu um modo de tirar proveito da situação. Sempre que seu barco emparelhava com o dos segundanistas, Moch se inclinava para seu voga e dizia, baixinho: “Quero 20 bem fortes, depois mais 5”, enquanto Green, aos gritos, conclamava seus companheiros a irem em frente. Cinco remadas depois, Moch punha o megafone na direção dos segundanistas e gritava: “Olhe lá, o Green abriu sua boca grande novamente. Vamos passá-los, rapazes!” Antes de terminar de falar seu barco já avançava, como num passe de mágica, sobre o dos segundanistas. Irritado com a chamada, Green passava a gritar ainda mais alto enquanto Morry, o timoneiro, pedia: “Quero 10 fortes!” A essa altura, porém, o outro barco já estava longe. Toda vez que Moch fazia aquilo, os segundanistas perdiam as estribeiras – todos ao mesmo tempo, como um só corpo. Desesperados para recuperar o atraso, metiam os remos na água de qualquer maneira, resultando em pegadas muito fundas ou muito rasas, remadas fora de tempo e movimentos sem nenhuma sincronia. Acabavam todos, como dizia Moch, “destroçados”, e ninguém mais do que Joe, a quem tudo aquilo mais parecia uma piada às suas custas, uma brincadeira com a intenção de humilhá-lo. O invariável final era Moch sentado na popa de seu barco olhando por cima do ombro, dando adeus aos segundanistas e rindo da cara de tacho de todos eles. Bobby Moch – como todos os envolvidos ainda iriam ver – de bobo não tinha nada.

Al Ulbrickson também não, e por isso mesmo começava a ter sérias dúvidas a respeito dos segundanistas. Sua expectativa era de que, a essa altura, eles já tivessem se firmado como o novo 1^o barco da universidade. No entanto, essa guarnição que nem o 2^o barco superava não se parecia em nada com aquela que vencera, com espantosa facilidade, a corrida de Poughkeepsie. Daquele jeito eles não iriam a lugar algum. Depois de estudá-los por alguns dias em busca de falhas individuais, decidiu chamar para uma conversa em seu gabinete aqueles que lhe pareciam mais problemáticos – George Lund, Chuck Hartman, Roger Morris, Shorty Hunt e Joe Rantz. Não era o barco inteiro, mas era quase.

Ser convocado para uma conversa no gabinete de Al Ulbrickson era assustador, um acontecimento raro e sempre marcante. Como de hábito, ele não gritou nem socou a mesa. Mandou que os rapazes se sentassem e, com os olhos na altura dos seus, lhes disse, sem meias palavras, que se não melhorassem acabariam fora da disputa. Estavam atrapalhando seus planos de manter a guarnição intacta. Ora, não era exatamente isso o que eles queriam? Se era, por que não remavam como haviam feito na disputa do título? Em sua opinião, o problema era simples: preguiça. Faltava força. Faltava garra. Faltava capricho. Faltava empenho. Além disso, a remada estava toda errada: eles estavam “esfagueando” a água com os remos em vez de “escavá-la”. E o pior de tudo, estavam levando suas emoções com eles no barco e perdendo a cabeça por nada. Aquilo tinha que acabar. Para concluir, lembrou-lhes de que havia pelo menos quatro candidatos para cada vaga no 1^o barco da universidade. Dito isso, apontou-lhes a porta.

Os rapazes saíram da sala abalados, tentando ignorar a presença de um grupo de veteranos que os observava da porta da garagem com um sorriso debochado. Agitados, Joe, Roger e Shorty saíram juntos para o campus, debaixo de chuva, conversando sobre o ocorrido.

Shorty e Roger se tornaram amigos logo no primeiro dia. Shorty, naturalmente falador, e Roger, naturalmente reticente e bronco, eram uma combinação estranha – mas que funcionava. Joe era grato a eles por nunca terem pegado no seu pé. Na verdade, Joe contava cada vez mais com os dois ao seu lado quando os outros o provocavam. Shorty ocupava a posição dois, logo atrás dele, e, sempre que o via deprimido, não hesitava em passar um braço no seu ombro e lhe dizer: “Não se preocupe, Joe. Eu lhe dou cobertura.”

Shorty Hunt era, na opinião geral, um sujeito extraordinário. O que ninguém sabia ainda era quanto extraordinário ele realmente era. Poucos anos mais tarde o jornalista Royal Brougham iria classificá-lo, ao lado de Al Ulbrickson, como um dos dois maiores remadores da história de Washington. Como Joe, ele fora criado numa pequena cidade, Puyallup, entre Tacoma e o sopé do monte Rainier. Mas, ao contrário de Joe, tivera uma vida familiar estável e, como resultado, era seguro de si

e muito talentoso. Foi um astro dos esportes no secundário – jogou tênis, basquete e futebol americano –, além de tesoureiro da classe, assistente de bibliotecário e membro do clube de rádio. Em todos os seus anos de colégio foi indicado para o quadro de honra. Foi membro ativo da associação do mérito escolar e da seção local da Associação Cristã de Moços. Formou-se com dois anos de antecedência. Muito bonito, costumava ser comparado ao ator Cesar Romero devido aos cabelos escuros e ondulados. Seu 1,91 metro de altura lhe rendera, ao entrar na faculdade, o apelido de “Shorty”, que usaria pelo resto da vida. Elegante, andava sempre bem vestido e atraía, como um ímã, os olhares das garotas. Mas parece que não tinha namorada firme.

Apesar de seus feitos, Hunt era também uma contradição. Falador e sociável, gostava de estar no centro das atenções, mas era extremamente reservado a respeito de sua vida particular. Mantinha as muitas pessoas que giravam ao seu redor a uma prudente distância. Por acreditar que sua opinião era inevitavelmente a certa, não tinha paciência com as pessoas que pensavam de forma diferente. Tal como Joe, havia ao seu redor uma barreira invisível que não deixava ninguém ultrapassar e também era sensível. Ninguém sabia dizer ao certo que coisas o faziam se fechar ou perder o foco. As provocações dos outros barcos pareciam estar entre elas.

Após a reunião com Ulbrickson, Joe, Shorty e Roger subiram a colina de volta ao campus conversando exaltados, mas em voz baixa. Al Ulbrickson tinha uma política, havia muito estabelecida, pela qual uma infração nos treinamentos fazia um remador recuar dois barcos e duas levavam à sua exclusão da equipe. Eles não sabiam ao certo se o ocorrido representava ou não uma infração, mas temiam que sim. E estavam chateados por terem sido censurados. Shorty, particularmente agitado, estava furioso; Roger, mais carrancudo que de costume. Contornaram a fonte Frosh resmungando: Ulbrickson era injusto, frio, excessivamente severo, incapaz de enxergar o duro que eles estavam dando. Em vez de estar sempre exigindo mais, ele devia dar um tapinha nas costas do sujeito de vez em quando. Mas o fato era: ele dificilmente iria mudar. E as coisas estavam ficando perigosas. O melhor que tinham a fazer era um pacto de proteção mútua.

Joe se separou do grupo e começou a subir a avenida University rumo à Associação Cristã. Com os ombros curvados e os olhos semicerrados para protegê-los da chuva, passou por restaurantes baratos cheios de estudantes eufóricos, felizes com seus hambúrgueres e sua comida chinesa, seus cigarros e suas cervejas, a salvo do frio que fazia lá fora. Olhando-os de soslaio, continuou caminhando. Esbravejara e se queixara de Ulbrickson em coro com Shorty e Roger, mas, agora que estava sozinho, o orgulho se desvanecera e a velha ansiedade e insegurança voltavam a oprimir seu peito. Apesar de todo o esforço, era óbvio que continuava a ser totalmente descartável, inclusive na garagem, o único lugar onde começara a se sentir mais ou menos em casa.

No dia seguinte ao da conversa em seu gabinete, Al Ulbrickson anotou em seu diário, com visível satisfação, que os segundanistas pareciam estar recuperando a forma. Em sua primeira saída, bateram com folga os outros quatro barcos. Nas semanas seguintes, as cinco guarnições disputaram com unhas e dentes o status de 1^o barco em meio a chuva, rajadas de vento e um mar tão encrespado que as obrigavam a passar os intervalos tirando água do fundo do casco. Para saber se os segundanistas haviam se reencontrado de fato, Ulbrickson organizou uma prova de uma milha em que eles logo assumiram uma vantagem de um barco para não mais perdê-la. Estavam muito à frente na meia milha e assim foram, sem grande esforço, até o final. Ao olhar o cronômetro, no entanto, Ulbrickson ficou decepcionado. Ainda estavam 10 segundos mais lentos do que o esperado para essa etapa dos treinamentos. Mas venceram, e por isso galgaram, pela primeira vez, o alto da lista na lousa da garagem.

No dia seguinte, porém, eles remaram muito mal e perderam feio. Ulbrickson prontamente os rebaixou ao posto de 3^o barco. Naquela noite, frustrado, ele depreciou os segundanistas em seu diário – “péssimos”, “cada um por si”, “nem sinal de trabalho em equipe”, “todo mundo dormindo”, “muita reclamação”, “cadê o antigo moral?”. Poucos dias depois, organizou uma prova de três milhas em que os segundanistas foram os últimos na marca da primeira milha, apareceram colados aos líderes na segunda e, na terceira, deram uma bela arrancada para a vitória com a convincente vantagem de um barco e meio sobre a 2^a guarnição. Coçando a cabeça, Ulbrickson os reconduziu ao alto da lista. Mas nem bem haviam voltado à liderança, eles degringolaram outra vez – “mortos”, “ritmo confuso”, “Rantz segurando o carrinho e alongando demais os braços”, escreveu no diário. O treinador oscilava entre a perplexidade e o desespero total, quando não a loucura. Mantinha-se fechado, como sempre, mas estava cada vez mais obcecado por encontrar uma guarnição que fosse capaz de bater Ky Ebright na Califórnia em abril, vencer em Poughkeepsie em junho e estar em condições de ir a Berlim no ano seguinte.

Ebright não lhe saía da cabeça. O normalmente ruidoso treinador da Califórnia andava estranhamente calado, a ponto de um jornalista esportivo da região da baía de São Francisco chamá-lo de “esfinge de Berkeley” e se perguntar se ele vinha se lembrando de dizer boa-noite à esposa. As últimas vezes que ele se mostrara assim tão reservado fora nas fases de preparação para as Olimpíadas de 1928 e 1932. Tudo o que Ulbrickson conseguira encontrar nos jornais da região de São Francisco fora a desconcertante notícia de que Dick Burnley – o excepcional voga da Califórnia que liderara os comandados de Ebright à espetacular vitória sobre os rapazes de Ulbrickson em Poughkeepsie – havia crescido mais de um centímetro.

A principal fonte das dúvidas de Ulbrickson não era, no entanto, Ebright,

tampouco o desempenho errático dos segundanistas em quem depositava tantas esperanças. Parte dos problemas que ele tinha para resolver era, na verdade, uma coisa boa, derivada da abundância de recursos. Vários talentos haviam começado a se revelar nos outros barcos.

Para começar, havia a nova safra de calouros de Tom Bolles, cartas ainda fora do baralho que Ulbrickson poderia, no entanto, colocar em seus planos para o ano seguinte – o ano mais importante. Bolles lhe relatara que eles vinham remando poucos segundos abaixo dos tempos que Joe e sua guarnição haviam estabelecido no ano anterior e que melhoravam a cada treino. Seu voga – um garoto de cabelos encaracolados chamado Don Hume – parecia particularmente promissor: era incansável, imune à dor e capaz de remar contra quaisquer obstáculos, como uma locomotiva bem lubrificada. Faltava-lhe, é claro, polimento. Nenhum outro membro da guarnição, salvo o timoneiro, precisava ter tanta experiência, e o voga Hume ainda tinha muita por adquirir. Dois outros garotos também pareciam bastante bons – um rapaz caladão, grande e musculoso chamado Gordy Adam, da posição cinco, e Johnny White, da posição dois, que por ser filho de um excepcional *single sculler* respirava remo desde pequenino.

Um dos barcos de veteranos – o de Bobby Moch, que volta e meia deixava os segundanistas para trás – tinha também dois candidatos promissores, ambos segundanistas. Um deles era um rapaz de cabelos ondulados chamado Jim McMillin, um varapau de 1,96 metro de altura, com cara de bobo e sorriso irresistível que os colegas de guarnição chamavam de “Stub” – toco. Não se destacara no 2º barco de calouros na temporada anterior, mas parecia ter finalmente encontrado seu espaço na guarnição de Moch. Era grande o suficiente para fornecer a alavancagem e a força que toda grande guarnição precisa ter no centro do barco e parecia nunca acreditar que havia sido derrotado, mesmo quando isso acontecia. Remava com igual vigor nas causas ganhas e nas perdas. Determinado, não escondia de ninguém que se considerava candidato ao 1º barco. O outro era um garoto de óculos chamado Chuck Day, um tagarela brincalhão e exibido, quase impossível de ignorar, que Ulbrickson observara ainda na equipe de calouros. Tal como Hume, Day precisava de polimento como remador, mas era naturalmente inclinado a lutar primeiro e perguntar depois – atitude que vinha lhe rendendo bons frutos. Havia momentos em que toda guarnição precisava de uma “vela de ignição” para ajudar o barco a “pegar” e pôr todos os cilindros para trabalhar.

Com a chegada de março, Ulbrickson decidiu que era tempo de mudar de tática outra vez. Abandonou a ideia das guarnições “fechadas” e começou a montar combinações, dizendo aos rapazes: “Vou ficar mudando até achar uma guarnição que se destaque das demais. Aí saberei que tenho o grupo certo.” Começou tirando Joe do barco dos segundanistas, que ficou mais lento – exatamente como acontecera

com Tom Bolles no ano anterior. No dia seguinte, Joe estava de volta. Experimentou Stub McMillin na posição sete do barco dos segundunistas, mas retirou-o no dia seguinte. Tentou tirar Joe outra vez, com o mesmo resultado. Colocou Shorty no barco de veteranos capitaneado por Moch. Fez todas as trocas possíveis e imagináveis, mas, no decorrer de março, foi se fixando pouco a pouco em duas guarnições candidatas ao posto de 1^o barco da Universidade: a 2^a guarnição da temporada anterior, com Moch, McMillin e Day, e a guarnição dos segundunistas, ainda intacta a despeito de suas várias tentativas de desmontá-la e melhorá-la. As duas vinham registrando tempos excepcionais, mas nenhuma batia a outra de maneira decisiva. Ulbrickson precisava que uma delas desse um salto, ainda que somente para acabar com o seu dilema – o que não aconteceu.

Ulbrickson sabia qual era o verdadeiro problema. Embora seu diário registrasse uma infinidade de falhas técnicas – Rantz e Hartman não dobravam os braços no ponto certo na remada, Green e Hartman atacavam a água cedo demais, Rantz e Lund tarde demais, e assim por diante –, nada disso era fundamental. Ainda em fevereiro ele havia comentado com George Varnell, do *The Seattle Times*, que “temos mais inividualidades excepcionais no grupo deste ano do que em qualquer outro que já treinei”. O grande problema estava no próprio fato de ter sido obrigado a lançar mão da palavra “individualidades”. Havia dias – muitos dias – em que eles não remavam como equipe, mas como soma de individualidades. E quanto mais ele os censurava por suas falhas técnicas e lhes pedia para jogar para o time, mais eles pareciam mergulhar em seus mundinhos e desafios particulares.

O tempo horroroso que assolava Seattle desde outubro melhorou, mas não sem antes coroar aquele inverno com uma última nevasca sobre a cidade no dia 21 de março. Em 2 de abril, finalmente, um sol cáldo desabrochou sobre o lago Washington. No campus, estudantes acostumados ao bolor da biblioteca Suzzallo e à umidade de seus quartos alugados apertavam os olhos, cautelosos, à procura de um pedaço de gramado onde se esticar. Pela primeira vez desde o verão anterior viam-se rapazes com camisas esportivas e sapatos brancos e moças de saias floridas e meias curtas. As cerejeiras do “quadrado” floriam com força total. Sabiás saltitavam sobre a relva, empertigados, à procura de minhocas. As primeiras andorinhas roxo-esverdeadas do ano rodopiavam entre as torres da biblioteca. A luz do sol entrava pelas janelas das salas de aula, onde os professores davam aula com os olhos perdidos no campus ensolarado.

Na garagem, os rapazes se estendiam na rampa, sem camisa, aquecendo-se como lagartos brancos ao sol. O guardador da garagem de canoas registrou um súbito aumento na demanda de canoas, todas alugadas por casais. O *Daily* saiu com uma chamada de capa: “Campus embriagado de amor, meninas”.

Joe e Joyce estiveram entre os primeiros a alugar uma canoa. Joyce ainda morava e trabalhava na casa do juiz – e odiava cada vez mais o emprego. Joe

achou, então, que levá-la para um passeio na água talvez fosse lhe fazer bem. Encontrou-a sentada no gramado em frente à biblioteca, com um vestido de verão, conversando com amigas. Ao chegarem à garagem ele tirou a camisa, ajudou-a a subir numa canoa e saiu pelo Canal. Remou preguiçosamente em meio às ninfeias e às tocas de castor no lado sul da baía Union até chegar a um lugar de que gostava. Parou ali, deixando o barco à deriva.

Joyce, reclinada na proa, banhava-se na luz do sol arrastando uma das mãos na água. Joe, estendido na popa do jeito que dava, mirava o azul translúcido do céu. De vez em quando um sapo coaxava e se atirava na água, assustado com a aproximação da canoa. Libélulas azuis sobrevoavam o idílio agitando as asas secamente enquanto melros de asa vermelha chilreavam pousados no junco costeiro. Embalado pelo leve balanço da canoa, Joe adormeceu.

Então Joyce se sentou na proa e pôs-se a estudar o rosto do rapaz com quem se comprometera. Estava ainda mais bonito do que no secundário. Em momentos assim, totalmente à vontade, seu rosto e seu corpo definido ficavam tão serenos e graciosos que lembravam a Joyce as antigas estátuas de mármore de atletas gregos que estudara recentemente em seu curso de história da arte. Vendo-o assim, pensou, era difícil crer que ele já tivesse vivido momentos tão conturbados.

Lanchas de mogno reluzente passaram rugindo, do lago Washington para o Canal, com colegiais em trajes de banho agrupadas no convés acenando para eles. Suas esteiras atravessaram o tapete de plantas aquáticas e fizeram a canoa balançar de um lado para outro, tirando Joe de seu torpor. Ele sorriu para Joyce, que o admirava da proa. Depois sentou-se, sacudiu a cabeça para limpar a mente, tirou o violão de seu velho estojo e começou a cantar. Começou pelas canções que os dois cantavam juntos no ônibus escolar de Sequim – canções alegres e divertidas que os faziam rir – e que voltaram a cantar juntos agora. Enveredou, em seguida, por suaves, lentas e doces canções de amor. Joyce ficou em silêncio, ouvindo com atenção, feliz também, mas de um modo diferente e mais profundo. Quando Joe parou de tocar, eles falaram sobre a vida que imaginavam ter quando se casassem, tivessem uma casa e, quem sabe, filhos. Conversaram abertamente, sem parar um só minuto e sem nenhuma preocupação com o tempo até o sol começar a descer por trás de Capitol Hill e Joyce começar a sentir frio. Então Joe pegou os remos e levou a canoa de volta à Universidade. Até o fim de suas vidas os dois iriam se lembrar daquele dia.

No dia seguinte, de alma lavada, Joe abasteceu o velho Franklin e foi a Fremont. Estacionou em frente à padaria Golden Rule, levantou o vidro e pôs-se a esperar, tentando desfrutar o aroma delicioso de pão recém-assado. O nervosismo não o permitiu. Pouco depois do meio-dia, alguns homens vestidos de branco saíram do edifício, sentaram-se no gramado e abriram suas marmitas. Pouco depois saíram outros, de macacão escuro. Joe logo reconheceu o pai. Com 1,88 metro de altura, ele

era de longe o mais alto do grupo. Não parecia mudado. Até o macacão era parecido com os que costumava usar na chácara, em Sequim. Joe saiu do carro e atravessou a rua a passos rápidos.

Ao erguer os olhos, Harry o viu chegando e estacou, segurando a marmitta. Joe lhe estendeu a mão:

– Oi, pai.

Atônito, Harry não disse nada, mas apertou a mão do filho. Fazia cinco anos e meio que o vira pela última vez. Logo se deu conta de como seu filho estava crescido, totalmente diferente do garoto magricela que deixara em Sequim. Perguntou-se se Joe teria vindo para confrontá-lo ou para perdoá-lo. Lenta e suavemente, soltou a respiração.

– Oi, Joe. É bom ver você.

Atravessaram a rua e entraram no Franklin. Harry desembrolhou um sanduíche de salame e, sem dizer nada, ofereceu metade dele a Joe. Começaram a comer e, depois de um silêncio longo e constrangedor, a conversar. Harry falou sobre o equipamento da confeitaria – os fornos enormes, os misturadores de massa e a frota de caminhões de entrega cuja manutenção estava a seu cargo. Joe deixou que o pai se estendesse sobre o assunto, não especialmente interessado, mas feliz por poder ouvir o som familiar de sua voz forte e profunda, a voz que lhe contara tantas histórias, à noite, sentado nos degraus da cabana da Mina de Ouro e Rubi, e que lhe ensinara tantas coisas, em Sequim, sobre o maquinário e a floresta.

Quando Joe, finalmente, começou a falar, fez uma série de perguntas sobre seus meios-irmãos. Como estava Harry Jr.? Conseguira se recuperar na escola depois do acidente? Mike estava com que altura? E as meninas, como iam? Harry assegurou-lhe que estavam todos bem. Seguiu-se longa pausa. Joe perguntou ao pai se podia ir visitá-los uma hora dessas. Harry olhou para baixo e disse:

– Acho que não, Joe.

Um sentimento visceral lhe sobreveio – de raiva, de decepção, de ressentimento; não tinha certeza do que era, mas era antigo, familiar e doloroso. Para não forçar a situação, decidiu mudar de assunto. Harry, no entanto, depois de outra pausa acrescentou, sem erguer os olhos:

– Às vezes Thula e eu saímos para passear. Não fica ninguém em casa além das crianças.

Depois olhou pela janela, como que tomando distância do que acabara de dizer. Parecia aliviado. Joe não faria perguntas sobre a terrível noite em que ele o abandonara em Sequim.

Existe, no remo, uma coisa muito difícil de alcançar e até de definir. Muitas guarnições – vencedoras, inclusive – nunca a alcançam. Outras a fazem, mas não conseguem mantê-la. É a sincronia. Ela acontece quando os oito remadores trabalham de um modo tão coordenado que nenhum movimento individual está

fora de sincronia com o de todos os outros. Não se trata apenas de que os remos entrem e saiam da água no mesmo instante, mas de que os 16 braços puxem juntos, os 16 joelhos se flexionem juntos, os oito corpos deslizem juntos para a frente e para trás e os oito troncos se curvem e se aprumem rigorosamente juntos. Cada mínima ação – cada giro sutil dos pulsos – deve ser reproduzida com exatidão por todos os remadores, de uma ponta a outra do barco. Só então este estará totalmente livre para deslizar, com fluidez e elegância, entre as puxadas dos remos. Só então o remador sentirá o barco como uma parte de si mesmo, movendo-se como que por conta própria. Só então a dor dará lugar ao júbilo. O remo se torna, nesse momento, uma espécie de linguagem perfeita. Poesia – o que há de mais parecido com remar em sincronia.

Remar em sincronia não faz necessariamente o barco andar mais rápido, salvo na medida em que, não havendo nenhuma ação que freie seu livre curso, a guarnição obterá o máximo retorno de cada remada. Seu principal efeito é a economia de energia – remar em voga mais baixa deslizando na água com a maior eficiência possível, às vezes até mais rápido do que outras guarnições remando em voga mais alta, porém com menos eficiência. A sincronia favorece a reserva de energia indispensável para a visceral e dolorosa arrancada final da corrida, o sprint. É imensamente difícil manter a sincronia quando se aumenta a voga. Com o aumento do ritmo, cada uma da miríade de ações dos remadores tem que se dar a intervalos de tempo cada vez menores, tornando praticamente impossível a manutenção da sincronia. Quanto mais perto uma guarnição conseguir chegar desse ideal – remar em sincronia com alta voga –, mais perto estará de remar num outro patamar, aquele em que remam os campeões.

Joe e a guarnição de calouros haviam alcançado uma perfeita sincronia no dia da vitória em Poughkeepsie – e Al Ulbrickson não o esquecerá; na verdade, não conseguia tirar aquela imagem da cabeça. Havia algo de maravilhoso, quase mágico, no modo como eles fecharam a corrida. Ele vira lampejos de algo quase perfeito, um vislumbre do máximo ideal, e precisava acreditar que ele ainda estava lá.

O clima piorou novamente justo quando a Regata da Costa do Pacífico, na Califórnia, se aproximava, no início de abril. Para piorar, os segundanistas não conseguiam, por mais que se esforçassem, conservar a magia. Hoje eles a tinham; amanhã a perdiam; ganhavam do 2^o barco na segunda-feira, perdiam feio na terça-feira; venciavam novamente na quarta, voltavam a perder na quinta. Quando ganhavam, o faziam com folga; quando perdiam, pareciam completamente perdidos. Enlouquecido, Ulbrickson tornou público seu dilema declarando ao *Seattle Times* em 2 de abril: “Nunca vivi uma situação como esta. Nunca havia chegado a esta altura da temporada de treinamentos sem que uma guarnição houvesse estabelecido uma clara superioridade sobre as outras.” Mesmo assim, precisava

tomar uma decisão.

Acabou fazendo o que desde o início era sua intenção: proclamar oficialmente a guarnição de segundanistas como 1^o barco da Universidade para o ano de 1935. Os jornais locais anunciaram ao mundo. E os segundanistas perderam a corrida seguinte para a 2^a guarnição. Como era de esperar, a 2^a guarnição reivindicou sua promoção a 1^o barco de Washington na regata que se aproximava. Quase jogando as mãos para o céu, Ulbrickson disse que iria pensar no caso. Eles competiriam novamente na Califórnia. Quem vencesse a primeira prova depois que chegassem a Oakland seria o 1^o barco de Washington na Regata da Costa do Pacífico.

Promover o barco de segundanistas ao status de 1^a guarnição da Universidade foi um movimento inusitado, mas não propriamente isolado. Na verdade, Ky Ebright estava a ponto de fazer o mesmo – reagindo, talvez, a tudo o que vinha lendo na imprensa sobre os segundanistas de Washington. Ao começar os preparativos para a Regata da Costa do Pacífico, Ebright rebaixou inesperadamente os rapazes que haviam conquistado o título nacional em Poughkeepsie, no ano anterior, em favor de um misto de barco de segundanistas e 2^a guarnição de veteranos. Perplexo com o desempenho dos campeões nacionais do ano anterior, Ebright só manteve um deles no barco principal. Quando Royal Brougham chegou a Oakland para cobrir a regata, Ebright lhe disse: “Como você me explica que a melhor guarnição dos Estados Unidos em junho do ano passado não consegue hoje bater um barco misto da 2^a guarnição e segundanistas?”

Brougham não fazia a menor ideia, mas enviou imediatamente a informação a Ulbrickson, em Seattle, advertindo-o, porém, de que havia cronometrado o novo barco misto de Ebright: “Não pense que o novo 1^o barco dos Bears é lento, Sr. Ulbrickson (...) o barco é muito veloz.” Ao saber dos detalhes, principalmente do fato de Ebright ter substituído Dick Burnley, o fortíssimo voga que levava a Califórnia à vitória sobre seus rapazes em Poughkeepsie, Ulbrickson ficou pasmo. Ele sabia que Ebright, de olho em 1936, andava à procura de novos talentos tanto quanto ele. Mas quem diabos Ebright poderia ter descoberto que seria capaz de tirar uma máquina de remar como Burnley do barco que ia disputar o título nacional?

Às 8 horas da manhã de 7 de abril, as três guarnições de Washington já remavam nas águas oleosas do estuário de Oakland. Além de chover, ventos de 50 quilômetros por hora açoitavam a baía de São Francisco lançando jatos de água salgada no rosto dos rapazes. Exceto por isso, eles se sentiam em casa: haviam trazido consigo um pouco do sul de Seattle. Sem o barco da Califórnia à vista, eles remaram por toda a extensão do estuário e ao longo dos lodajais na costa leste da baía. A nova

ponte ainda inacabada se destacava na paisagem, com suas elegantes torres prateadas indicando a direção da ilha Treasure e São Francisco. Fora do estuário, porém, a ondulação era ainda mais forte, o suficiente para ameaçar virar os barcos. Ulbrickson mandou darem meia-volta.

Na ida, pareceu-lhe que os veteranos estavam andando mais rápido que os segundanistas. Na volta, aconteceu o contrário. Todos aguardavam ansiosamente a prova decisiva que Ulbrickson anunciara antes de sair de Seattle. Os remadores de cada guarnição mal se dirigiam aos seus concorrentes.

Enquanto isso, Al Ulbrickson e Ky Ebright se dedicavam à sua dança preferida, a dança do infortúnio, cada um tentando superar o outro em prognósticos sombrios para a regata. Ulbrickson declarou que seus rapazes estavam pesados e fora de forma por causa dos muitos treinos cancelados em Seattle. Havia tentado, mas até agora não conseguira colocá-los em “ponto de bala”. “Podem considerá-los azarões”, chegou a dizer. “Meus rapazes não estão preparados para a corrida. Eles saíram para remar três milhas ontem e na primeira já estavam com a língua de fora. Nunca trabalhamos tão pouco nem em condições tão desfavoráveis.” Nem por isso os repórteres deixaram, porém, de notar que eles tinham excelente aspecto ao descerem do trem. Quando indagado sobre por que havia trazido uma delegação de segundanistas, Ulbrickson olhou para o repórter com malícia e respondeu: “Porque foi o melhor que conseguimos.” Ebright, por sua vez, também tentava inverter o favoritismo e falou menos, mas de modo mais direto. Entrevistado pelo *The New York Times*, ele disse, com todas as letras: “Califórnia tem possibilidades, mas eu acho que Washington vai ganhar. Nossas chances não são tão boas. Nosso barco principal é, sem dúvida, mais lento que o do ano passado e totalmente inexperiente em corridas.” Continuava estranhamente silencioso a respeito de seus pupilos.



Ky Ebright

No dia 10 de abril, Ulbrickson decidiu realizar a anunciada prova para determinar qual seria o 1^o barco. Joe e os segundanistas perderam, chegando quase um barco atrás dos veteranos. Incrédulos, deixaram-se afundar em desespero dentro do barco. Os veteranos, é claro, exultaram. De volta ao hotel, Al Ulbrickson escreveu em seu diário que estava “encrencado” e não quis anunciar qual seria o 1^o barco da Universidade.

Na manhã de 12 de abril o resultado se repetiu. Ainda não convencido, tentou uma última cartada. Os segundanistas haviam trazido um barco novinho em folha, mas com o qual implicaram de imediato. Desde a chegada vinham se queixando de que não se afinavam com ele. Ulbrickson os colocou, então, no *City of Seattle*, com o qual haviam obtido a memorável vitória de Poughkeepsie. Desta vez eles remaram muito bem, igualando o tempo dos veteranos. “Eles se sentiram em casa no barco velho”, anotou em seu diário.

Naquela mesma noite, depois do jantar no hotel Oakland, Ulbrickson soltou a bomba: os segundanistas iriam disputar a prova principal, apesar das repetidas derrotas. “Sinto muito”, disse. “Talvez eu não devesse fazer isso, mas é o que vai ser.” Furiosos, os veteranos abandonaram a sala e foram extravasar sua raiva caminhando pelas ruas de Oakland. Ao explicar a decisão para a Associated Press, Ulbrickson pôs de lado a tática da dissimulação e a dança do infortúnio e disse apenas que acreditava, no fundo do seu coração, nos segundanistas. “Eles são,

potencialmente, a melhor guarnição que já treinei.”

À noite, em seu diário, ele escreveu, infeliz: “A pior posição para se estar na véspera de uma corrida.”

No dia da corrida, 13 de abril, chovia outra vez e um vento insistente soprava do sul na direção do estuário. Este nunca fora, nem em melhores dias, o que se poderia chamar de um lugar talhado para a prática do remo. Seu aspecto era o de uma longa autopista marítima espremida entre Oakland e a ilha Alameda, em meio um cenário industrial já nitidamente envelhecido. Várias pontes de aço ligavam os dois lados. O percurso da corrida fazia uma ligeira curva em Union Point, pouco antes da linha de chegada, na ponte da avenida Fruitvale. Armazéns decrepitos, tanques de petróleo, guindastes enferrujados e instalações fabris ocupavam os dois lados do canal. Ancoradas às suas margens havia embarcações de todo tipo – veleiros chineses, rebocadores, precárias casas flutuantes, velhas escunas e barcas cheias de carga industrial. A água raiada de manchas de óleo cheirava a diesel e algas e tinha uma cor cinza-esverdeada mesmo nos dias de sol. Bem ao lado da garagem de barcos da Califórnia, um cano de 10 centímetros de diâmetro lançava esgoto diretamente na água.

Arranjar um bom lugar para assistir à corrida numa paisagem como aquela era um desafio, mas na tarde de 13 de abril cerca de 40 mil espectadores se espremeram debaixo de guarda-chuvas em terrenos baldios, nas docas, nas pequenas embarcações ancoradas ao longo do percurso e até nos telhados dos armazéns. De longe, a maior concentração de espectadores era na altura da linha de chegada, na ponte da avenida Fruitvale, onde milhares de torcedores da Califórnia, de azul e dourado, se acotovelvavam com centenas de fãs de Washington, de roxo e dourado, para conseguir uma boa visão da raia. Locutores de rádio se apertavam num abrigo sob a ponte, prontos para transmitir o resultado da corrida para todo o país.

Às 15h55 a regata começou, com a prova de duas milhas para calouros. Don Hume, o voga de Washington, deixara o hospital em Seattle fazia somente dois dias, por conta de uma séria amigdalite da qual ainda se recuperava. Mas ninguém que estivesse assistindo à corrida acreditaria nisso. Os calouros de Washington assumiram rapidamente uma vantagem de meio barco e, na marca de uma milha, já lideravam por um barco inteiro, com as duas guarnições remando a 32 por minuto. Perto da curva, na entrada da reta final, os calouros de Cal tentaram se aproximar aumentando o ritmo para 34. Washington fez o mesmo. Com os dois barcos na mesma voga, a força de Hume fez a diferença. No último quarto de milha, ele remou de um modo tão suave, vigoroso e eficiente que, enquanto os rapazes da Califórnia se debatiam com os remos, os de Washington aumentaram sua vantagem até cruzar a linha com três barcos de frente. Na ponte, os fiscais deixaram cair bandeiras brancas para indicar que a vitória cabia às pás brancas de Washington.

A corrida das segundas guarnições era, para os recém-rebaixados de Washington, uma questão de honra – e de um lugar no futuro também. Às 16h10, ainda fervendo de ódio contra a decisão de Ulbrickson, eles levaram o barco até a linha de largada, na altura da rua Webster, a três milhas da chegada. Dada a partida, Califórnia pulou na frente e se manteve em 32. Com Bobby Moch comandando a cadência e Stub McMillin a casa de máquinas, Washington foi emparelhando, lenta e metodicamente, e logo começou a abrir vantagem. Na marca da milha e meia, já ganhara distância sobre Califórnia.

E foi aí que Washington começou a remar pra valer. Moch pediu mais voga e, em seguida, ainda mais. Força total. Cada remada era uma punição a Califórnia, a Ulbrickson, aos segundanistas e a quem mais duvidasse deles. Jogando as costas contra o vento e a chuva, eles extravasaram toda a sua frustração. Bobby Moch tinha o hábito de pedir 10 fortes associando-as a algum nome, visando maior impacto psicológico. Às vezes era “Quero 10 por Al”, outras “Quero 10 pelo Sr. Pocock”. Dessa vez, ele berrou no megafone: “Quero 10 fortes por Joe Beasley!” Ninguém no barco, incluindo Moch, ouvira falar de Joe Beasley, mas ele agora estava se divertindo. Deram-lhe 10 fortes. Aí ele gritou: “E quero 10 fortes para os segundanistas!” O barco foi catapultado à frente. Ao se aproximar da curva, já à vista da multidão sobre a ponte, sua vantagem era de cinco barcos. Cruzaram a linha de chegada com oito barcos de vantagem e ampliando a diferença.

Quando chegou a hora da corrida principal, os torcedores da Califórnia acharam que seria, finalmente, a sua hora de comemorar.

Joe e os segundanistas remaram até a largada pensando que, depois do que a 2^a guarnição acabara de fazer, eles tinham que ganhar de qualquer jeito, não apenas para justificar a confiança de Ulbrickson, mas para manter vivas suas aspirações olímpicas. De agora em diante, era vencer todas as corridas ou dizer adeus ao sonho. Nos 16 minutos seguintes, eles deram tudo o que tinham para continuar na disputa. Depois da corrida, o rigorosíssimo editor de esportes do *San Francisco Chronicle*, Bill Leiser, disse apenas: “Foi uma grande batalha. A melhor corrida que já presenciei no estuário.”

Os rapazes da Califórnia haviam treinado largadas rápidas a semana inteira, mas nenhum dos dois barcos saiu a contento. Washington obteve uma vantagem inicial, a que Califórnia respondeu, de forma rápida e incisiva, aumentando a voga até emparelhar e logo obter uma vantagem de meio barco. Os dois estabilizaram e mantiveram suas posições ao longo da milha e meia seguinte, ao ritmo constante de 30 remadas por minuto. Ao se aproximarem da metade da prova, na ilha Government, Califórnia aumentou lentamente a voga ampliando a vantagem para um barco. George Morry, então, pediu mais, subindo a voga de Washington para 32 e mantendo-a aí mesmo enquanto a Califórnia subia para 34 e meia. Era preciso resistir à tentação do pânico. Muito lentamente, Washington foi reduzindo a distância, centímetro a centímetro, ainda em voga baixa, mas já começando a

ganhar força. Ao atingirem o extremo sul da ilha, a vantagem da Califórnia fora reduzida a um quarto. Logo ficaram proa a proa. Próximo à curva, Washington abriu uma pequena vantagem. Washington remava a 34; Califórnia, a dolorosos 38.

Depois de fazer a curva lado a lado, os dois barcos surgiram no campo de visão dos torcedores reunidos na ponte, seguidos por uma frota de lanchas e embarcações de passeio. Pelos binóculos, os observadores percebiam que ambas as guarnições pareciam cansadas.

A equipe da Califórnia fez a jogada seguinte, iniciando um sprint de 40 remadas por minuto que a levou de volta à liderança. Ao ver seus rapazes se aproximarem da linha de chegada com um quarto à frente, os torcedores da Califórnia irromperam em aplausos. George Morry seguia as instruções de Ulbrickson, que o orientara a manter a voga mais baixa que pudesse pelo tempo que fosse possível. Os rapazes remavam a 34 e Morry resistia à tentação de aumentar a voga mesmo com a Califórnia em frenéticos 40 e a ponte da Fruitvale assomando à sua frente. Voga é uma coisa, força é outra. Morry sabia ter ainda muita energia à disposição e imaginava que o rival quase certamente não tivesse mais nenhuma. Quando chegou o momento, ele inclinou o corpo para a frente e gritou: “Quero 10 fortes!” À força máxima, os rapazes de Washington se igualaram a Califórnia, proa com proa. Com a ponte e a linha de chegada fechando sobre eles, Morry pediu novamente: “Quero mais 10!” Joe, Shorty, Roger e todos os que tinham remos nas mãos deram tudo de si nas últimas puxadas. Na lancha dos treinadores, logo atrás, Al Ulbrickson prendeu a respiração. Os barcos passaram lado a lado sob a ponte.

Uma bandeira azul e uma bandeira branca caíram simultaneamente. Os torcedores, confusos, se calaram. De um dos barcos que acompanhavam a corrida, alguém gritou: “Washington por 30 centímetros!” A torcida dos Huskies exultou. Então, no alto-falante oficial, uma voz anunciou: “Califórnia por 60 centímetros.” Foi a vez de seus fãs festejarem. Os locutores de rádio, depois de alguma hesitação, anunciaram ao país: “Califórnia vence.” A mensagem inundou os postos telegráficos. Na ponte, os torcedores de Washington se mantinham inflexíveis, gesticulando e apontando furiosamente para a água: todos puderam ver que seus rapazes haviam passado à frente no final. Os torcedores da Califórnia que estavam debruçados sobre o parapeito insistiam que a proa da Califórnia havia cruzado a ponte com quase um metro de vantagem. O pandemônio durou até o alto-falante oficial voltar à vida: “Os árbitros de chegada anunciam oficialmente que Washington venceu por 1,80 metro.” Um retumbante lamento soou da torcida da Califórnia enquanto, em Seattle, a notícia de última hora direto de Oakland interrompeu a programação normal das estações de rádio. Depois de 20 minutos de aflição junto aos seus aparelhos de rádio, os até então desconsolados ouvintes puderam festejar com tapas nas costas e apertos de mãos.

Apurou-se, depois, que nem as guarnições nem os árbitros tiveram, por um

momento sequer, qualquer dúvida a respeito do resultado. Seu problema foi passar pelo meio da multidão para chegar ao alto-falante. O que a maioria das pessoas que estavam na ponte não sabia era que ela atravessa o estuário com uma pequena angulação. Enquanto a linha de chegada quase interceptava a ponte do lado da raia onde corria a Califórnia, do lado de Washington ela interceptava a raia vários metros antes da ponte. O bico do barco da Califórnia passara primeiro sob a ponte, mas com uma desvantagem de 1,80 metro em relação à linha de chegada. Ao retornar ao hotel naquela noite, Ulbrickson fez uma singela anotação em seu diário: “Um grande dia.”

A viagem de volta foi marcada pela euforia. Todos os ressentimentos da longa temporada de outono e inverno foram postos de lado. Todos agora eram vencedores.

Tom Bolles estava seguro de ter em mãos uma 1^a guarnição de calouros no mínimo tão boa quanto a do ano anterior. Os veteranos haviam justificado, pelo menos por ora, a sua causa. Os segundanistas eram os campeões universitários da Costa do Pacífico. Juntos, haviam arrasado a Califórnia em sua própria casa. Agora tudo parecia possível.

No dia seguinte, o feito foi notícia de primeira página em toda a Seattle. O *The Seattle Times* saiu com a manchete: “Huskies fazem serviço completo”. Em 18 de abril, a cidade realizou um desfile para receber os novos campeões junto com a equipe feminina de natação, que retornara de Chicago com um punhado de medalhas e seis recordes nacionais, e o grande nadador Jack Medica, que também acabara de obter grandes vitórias no Leste. Conduzido pelos 80 membros da banda marcial da Universidade, o cortejo foi saudado, na esquina da Segunda Avenida com a Pike Street, com salvas de confetes e papel picado que caíam dos edifícios misturadas à chuva fria incessante. Atrás da banda, num carro enfeitado de flores, Al Ulbrickson e Tom Bolles, acompanhados pelo prefeito Charles Smith, acenavam para a alegre multidão aglomerada ao longo das calçadas. Num segundo carro vinham Medica e as nadadoras, seguidos da atração principal – um grande caminhão embrulhado em folhas e flores trazendo a 1^a guarnição e seu barco. Os rapazes, cada um com um remo de mais de três metros de altura, vestiam camisetas brancas com grandes “W” roxos estampados no peito. De vez em quando um parente ou amigo de algum dos rapazes gritava uma saudação da calçada ou corria até a rua para cumprimentá-lo. Joyce estava no trabalho, mas Joe esquadrihava a multidão à procura de seu pai e seus meios-irmãos – que não estavam à vista.

Ao chegarem ao Clube Atlético Washington, na rua Union, foram todos levados para uma sala enfumaçada onde os esperavam centenas de cidadãos ilustres de Seattle, que pagaram 75 centavos de dólar cada um para participar de um almoço especial com os novos heróis. O evento, que teve Royal Brougham como mestre de cerimônias, foi transmitido ao vivo pelo rádio.

O prefeito, Bolles e Al Ulbrickson fizeram discursos rápidos. Ulbrickson cobriu de elogios as três guarnições e encerrou dizendo, em meio a aplausos: “Com o apoio de todos vocês nós vamos vencer em Poughkeepsie e, depois, iremos a Berlim disputar a medalha olímpica.”

Falaram também o reitor da Universidade e o presidente da câmara de comércio. Quase todo mundo que era alguém na cidade fez questão de estar presente. Em seguida, as três guarnições foram chamadas ao palco e cada atleta nominalmente citado para receber os merecidos aplausos.

Quando chegou a vez de Joe, ele ficou um instante apreciando a cena que tinha diante de si. Janelões guarnecidos por robustas cortinas de veludo deixavam entrar a luz branca do dia, que cintilava nos pesados lustres de cristal pendentes do teto ricamente decorado. Mesas com toalhas de linho, talheres reluzentes e taças de cristal completavam o cenário. Os personagens eram homens de ternos de três peças, com caras radiantes e barrigas enormes, tendo ao lado suas esposas cobertas de joias, todos devidamente assistidos por garçons de paletó branco e gravata-borboleta carregando enormes bandejas de comida fumegante.

Com a mão erguida em agradecimento aos aplausos, Joe lutava para conter as lágrimas. Nem em sonhos havia estado num lugar como aquele, rodeado de pessoas como aquelas. Era tudo muito espantoso, mas também gratificante. Os aplausos lhe despertaram algo desconhecido – um orgulho profundo e sincero como jamais sentira na vida. Agora, era voltar a Poughkeepsie e depois, quem sabe, Berlim. Parecia que o futuro finalmente começava a brilhar.



Remando no canal de Montlake



CAPÍTULO 10

*Um barco é um objeto sensível, uma casca flutuante com oito remos
que de nada servirá se não puder deslizar livremente na água.*

– George Yeoman Pocock

Nesta época em que quase todo americano tem ao seu alcance dezenas de canais de esportes na TV a cabo, em que os atletas profissionais faturam dezenas de milhões de dólares anuais e em que o domingo do Super Bowl é uma espécie de feriado nacional, é difícil avaliar quanto foi importante em 1935, para o povo de Seattle, a ascensão da equipe de remo da Universidade de Washington. Desde muito, Seattle era considerada, e tendia a ver a si mesma, como uma província, inclusive no campo esportivo. É verdade que o time de futebol americano da Universidade foi um projeto vencedor, detentor do assombroso recorde de 63 partidas consecutivas sem derrota entre 1907 e 1917 – período em que, sob o comando do treinador Gil Dobie, marcou 1.930 pontos contra 118 de seus adversários. Cabe notar, porém, que o respeito de Dobie pelas regras era no mínimo duvidoso. Em certa ocasião, ele teria mandado a campo dois jogadores de menor porte físico com ombreiras de ferro que lhes davam uma incrível capacidade de derrubar homens muito maiores e mais fortes. Seja como for, o Washington Sun Dodgers (rebatizado Huskies por sugestão da equipe de 1922) praticamente só jogou na Costa Oeste e chegou apenas duas vezes ao âmbito nacional, mais exatamente ao Rose Bowl, numa delas empatando com a Academia Naval, noutra sendo derrotado pelo Alabama.

O beisebol de Seattle nem sequer chegara a alcançar projeção nacional. Várias equipes profissionais existiram na cidade a partir de 1890, ano em que o Seattle Reds

enfrentou o Spokane Falls, mas foram todas equipes de ligas menores, que só disputavam competições locais e regionais. Durante décadas, os aficionados do beisebol em Seattle que quisessem acompanhar as grandes ligas tinham que escolher um time do Leste para o qual torcer.

O esporte de Seattle teve seu momento de estrelato internacional em 1917, quando o Metropolitans, time de hóquei profissional da cidade, derrotou o Montreal Canadiens para se tornar a primeira equipe americana a conquistar a Stanley Cup. Mas o Metropolitans só disputava, normalmente, o título da Associação de Hóquei da Costa do Pacífico. E quando o dono da sua arena não renovou a concessão, em 1924, a equipe se desfez.

Por conta dessa magra herança desportiva, as vitórias das guarnições de Washington deram ao povo de Seattle algo que havia muito ele não tinha – que nunca havia tido, aliás. Depois da surra imposta à Califórnia, das vitórias recentes em Poughkeepsie e da recém-adquirida expectativa de futuras vitórias olímpicas, todo habitante de Seattle podia bater no peito e cantar de galo, escrever aos amigos e parentes do Leste para contar suas façanhas, ler sobre as vitórias no *Post-Intelligencer* de manhã, renovar o prazer à noite com o *The Seattle Times* e – o mais divertido – puxar assunto com o barbeiro e descobrir que ele compartilhava seu orgulho. De vitória em vitória, de conquista em conquista, aqueles rapazes haviam começado a colocar Seattle no mapa e poderiam fazer ainda mais num futuro não muito distante. A cidade inteira acreditava neles e isso era por si só uma injeção de autoconfiança e ânimo numa época profundamente conturbada.

As recentes glórias esportivas estampadas na primeira página do *The Times* e do *Post-Intelligencer* não tinham, no entanto, a capacidade de proteger os habitantes de Seattle da tragédia que se avizinhava.

Em 14 de abril, um dia após a Regata da Costa do Pacífico no estuário de Oakland, as inúmeras tempestades de poeira dos anos recentes foram subitamente eclipsadas por uma imensa catástrofe que é até hoje lembrada nos estados das planícies como o Domingo Negro. Em apenas algumas horas, ventos setentrionais frios e secos varreram dos campos ressecados uma quantidade de terra mais de duas vezes maior do que tudo o que se escavou em todo o Canal do Panamá, formando uma nuvem de poeira de 2.400 metros de altitude. Em grande parte da superfície de cinco estados americanos, o início da tarde foi de treva absoluta. As partículas de poeira carregadas pelo vento geravam tanta eletricidade estática que as cercas de arame farpado brilhavam na escuridão do meio-dia. Lavradores engatinhavam sem rumo pelos campos incapazes de encontrar o caminho de suas casas enquanto, nas estradas, motoristas engasgados com a poeira caíam em valas e tentavam respirar cobrindo o rosto com pedaços de pano. Muitos abandonavam o carro, cambaleantes, para pedir abrigo em casas de estranhos.

No dia seguinte, o chefe do escritório da Associated Press em Kansas City, Ed

Stanley, usou pela primeira vez a expressão “*the Dust Bowl*” num relato telegráfico da devastação, termo que acabou entrando para o léxico americano. Nos meses seguintes, a extensão da tragédia transformou em verdadeiro exército as colunas de retirantes que Joe Rantz observara dirigindo-se ao Oeste no verão anterior. Em poucos anos, dois milhões e meio de americanos abandonaram suas casas por um futuro incerto – uma nação inteira desterrada em sua própria terra, desenraizada e privada do conforto e da dignidade elementares de ter um lugar que pudesse chamar de lar.

Fazia meses que a situação econômica dos Estados Unidos vinha melhorando. As ofertas de emprego começaram a reaparecer no *The Seattle Times* e no *Post-Intelligencer*, assim como em centenas de jornais por todo o país. Gente como Harry Rantz pôde finalmente começar a encontrar trabalho decente. Mas as ventanias de 14 de abril destruíram de repente as esperanças lentamente acumuladas de milhões. Em poucas semanas, o *Post-Intelligencer* começou a alertar o povo de Seattle a esperar, para breve, concorrência por essas vagas. “Grande migração para o Oeste prestes a se iniciar: retirantes veem o Noroeste como a Terra Prometida” foi a manchete do *Post-Intelligencer* de 4 de maio. Agências de Seattle recebiam consultas de lugares distantes como Missouri e Arkansas sobre a disponibilidade de empregos – de qualquer tipo e nível de remuneração. Como a maioria dos imigrantes era formada por agricultores, as imobiliárias foram inundadas de sondagens sobre a disponibilidade de terra barata nas imediações de Seattle, respondidas pelos corretores com garantias de fartura. Raramente se mencionava, porém, que as terras ao redor do estuário de Puget eram cobertas de troncos – centenas deles por hectare – que precisavam ser arrancados, socavados ou até dinamitados, que o solo subjacente era de origem glacial – uma mistura compacta de argila e pedras –, ou tampouco que o clima era frio e cinzento, inadequado, portanto, às culturas de que o agricultor do Meio-Oeste tradicionalmente tirava seu sustento.

Naquela mesma primavera, os tambores de guerra começaram a rufar cada vez mais alto e insistentemente em toda a Europa. As manchetes do *Seattle* das quatro últimas semanas eram motivo suficiente de preocupação: “Alemanha decreta pena de morte para pacifistas” (19 de abril); “Nazistas renovam ataque ao cristianismo prendendo freiras e monges idosos” (27 de abril); “Decisão alemã de construir submarinos gera ansiedade na Grã-Bretanha” (28 de abril); “Grã-Bretanha quer aviões equiparáveis aos dos nazistas”; “Hitler exortado à moderação” (2 de maio); “Grã-Bretanha adverte Hitler a não militarizar a Renânia” (7 de maio); “Nova arma nazista: submarino de 60 nós” (17 de maio); “Polícia de Hitler prende cidadão norte-americano” (18 de maio). Era difícil ignorar os maus presságios, mas não impossível – como demonstrou a vasta maioria dos americanos, de Seattle e de todo o país. Os problemas europeus pareciam estar a um milhão de quilômetros de distância, exatamente onde quase todo mundo queria que eles permanecessem.

No primeiro dia de treinos para a corrida de Poughkeepsie, Ulbrickson surpreendeu um grupo de jornalistas esportivos presentes à garagem ao anunciar que os segundanistas, mesmo tendo vencido em Oakland, não necessariamente disputariam a prova principal em Poughkeepsie. Ressaltou que entre os veteranos havia remadores talentosos e experientes que mereciam participar da competição nacional antes de se formar. É provável que estivesse sendo totalmente sincero a respeito, desgostoso com o fato de tê-los decepcionado com a quebra da promessa de escalar a guarnição vencedora dos testes finais no estuário de Oakland. Mas não era só isso. Os veteranos haviam dominado por completo a sua prova, ao passo que os segundanistas ganharam por uma pequena margem – uma vitória que deixara o treinador com o coração na boca à espera do resultado oficial. Isso em nada ajudava a causa dos segundanistas.

Joe e sua equipe não puderam acreditar. Afinal, eles não haviam batido uma guarnição qualquer, mas o 1^o barco da Califórnia, o campeão nacional. Havia superado a si mesmos para derrotar remadores muito mais velhos e experientes, a guarnição que Ebright presumivelmente levaria a Poughkeepsie. Da noite para o dia, sua luta pelo lugar mais alto na equipe da universidade retornara à estaca zero. Furiosos, decidiram pôr os veteranos em seu devido lugar assim que voltassem à água.

Mas tudo o que conseguiram foi sabotar completamente a própria causa. Em 9 de maio, Ulbrickson comandou uma nova disputa entre os dois barcos levando em sua lancha um importante convidado: J. Lyman Bingham, diretor da Associação de Atletismo Amador e íntimo colaborador de Avery Brundage, presidente do Comitê Olímpico dos Estados Unidos. Ao ouvir a ordem de largada, a 2^a guarnição, com Bobby Moch na popa, saiu na frente, abrindo, com facilidade, uma vantagem decisiva. Ulbrickson acionou prontamente o motor da lancha, alcançou os dois barcos e mandou que voltassem para uma nova largada. Uma vez mais, a 2^a guarnição saltou à frente. Bingham virou-se, então, para ele e lhe perguntou, secamente: “Qual deles você disse que é o 1^o barco? Acho que estou de olho na guarnição errada.” Ulbrickson ficou desconcertado.

Nas semanas seguintes, Ulbrickson colocou os dois barcos lado a lado várias vezes. Os segundanistas venceram algumas, mas perderam quase todas. Só remavam bem quando estavam sozinhos. À vista da 2^a guarnição, se perdiam por completo. Meses de provocações os haviam deixado exasperados.

Ulbrickson alardeara, em abril, para todo o país, que sua guarnição de segundanistas era fantástica, “potencialmente a melhor que já treinei”. Agora, ela o fazia passar por idiota. Convocou, então, os segundanistas ao seu gabinete, fechou a porta e deu-lhes um ultimato: “Se não começarem a trabalhar direito, vou acabar com a guarnição”, rosnou.

Odiava ser obrigado a dizer isso. Ainda guardava na lembrança o impressionante desempenho daquele grupo na disputa do título de calouros em Poughkeepsie, no ano anterior. E não era o único. Quase todas as menções aos segundanistas na imprensa remetiam àquele momento, em Nova York, em que seu barco saltara à frente como que impelido não por jovens humanos, mas por jovens deuses. Mas Ulbrickson sabia perfeitamente que eles eram apenas jovens que queriam vencer corridas e que, ao contrário de deuses, não eram infalíveis. Era sua tarefa encontrar as falhas e corrigi-las se pudesse; se não pudesse, seria obrigado a substituí-los.

O remo é um esporte de grandes paradoxos. Para começar, um barco de oito remadores impulsionado por atletas excepcionalmente grandes e fortes é comandado, controlado e dirigido pelo menor e mais fraco de seus tripulantes. O timoneiro (hoje em dia muitas vezes uma mulher, mesmo em guarnições masculinas) precisa ter força de caráter para olhar nos olhos de atletas duas vezes o seu tamanho e dar-lhes ordens com a convicção de que os leviatãs as atenderão prontamente e sem hesitar. É, talvez, a relação de equipe mais incongruente que existe em todos os esportes.

Outro paradoxo vem da física. A finalidade do remo é, obviamente, fazer o barco se mover na água o mais rapidamente possível. Mas quanto mais rápido o barco anda, mais difícil se torna remar bem. A complexa sequência de movimentos que cada remador tem que executar com extrema precisão torna-se exponencialmente mais complicada à medida que aumenta o ritmo das remadas. Remar à voga de 36 por minuto é muito mais difícil do que remar à voga de 26. À medida que o ritmo acelera, o prejuízo por um pequeno erro – o remo tocar a água uma fração de segundo antes ou depois, por exemplo – cresce geometricamente e com ele a chance de um desastre. Por outro lado, o esforço necessário para manter a voga alta aumenta demais a dor física e, por conseguinte, o risco de um erro fatal. A velocidade é, portanto, ao mesmo tempo o objetivo final do remador e o seu pior inimigo. Dito de outra forma: remo bonito e eficaz significa, quase sempre, remo doloroso. Um treinador teria dito, sem rodeios: “O remo é como um lindo pato. Na superfície é todo gracioso, mas embaixo d’água o infeliz se debate como um louco!”

Mas o maior de todos os paradoxos do remo tem relação com a constituição psicológica dos remadores. Grandes remadores são feitos, necessariamente, de substâncias conflitantes como água e óleo, fogo e terra. Por um lado, precisam ter imensa autoconfiança, egos poderosos e força de vontade titânica; devem, também, ser praticamente imunes à frustração: quem não acredita profundamente em si mesmo – em sua capacidade de suportar dificuldades e triunfar sobre a adversidade – não passará nem perto de algo tão ousado como o remo competitivo de alto nível. O sofrimento é tanto e as chances de glória tão poucas que só os mais autossuficientes e motivados têm alguma chance de sucesso. Por outro lado – e isso é fundamental –, nenhum outro esporte mais do que o remo exige e recompensa o completo abandono

do ego. Grandes guarnições têm homens e mulheres de excepcional talento e força, têm extraordinários timoneiros, vogas e proas; mas não têm estrelas. O esforço coletivo – a perfeita sincronia entre os músculos, os remos, o barco e a água; a sinfonia que é a guarnição em movimento, singular, inteira e bela – é tudo o que importa. Não o indivíduo.

A psicologia do remo é complexa. Ao mesmo tempo que precisa controlar a sua ânsia de autossuficiência e independência, o remador deve se manter fiel à sua individualidade, ao seu insubstituível talento como atleta e, de modo mais geral, como ser humano. Poucos treinadores de remo donariam, mesmo que pudessem, seus remadores maiores e mais fortes, mais inteligentes ou mais capazes. Clones não ganham regatas; guarnições sim. Grandes guarnições são combinações cuidadosamente equilibradas de aptidão física e personalidade. Em termos físicos, um remador pode ter braços mais longos que outro, mas este pode ter costas mais fortes. Nem um nem outro será necessariamente um remador melhor ou mais valioso; braços longos e costas fortes são bens igualmente valiosos do barco. Para remarem juntos, é preciso que um se ajuste às necessidades e capacidades do outro. Ambos devem estar preparados para sacrificar alguma coisa em benefício do barco, de seu melhor desempenho – o do braço menor ir um pouco mais longe, o do braço mais longo encurtar o movimento – para que os remos de ambos trabalhem em paralelo e as suas pás entrem e saiam da água no mesmo instante. Essa sofisticadíssima coordenação e cooperação deve se estender aos oito indivíduos de diferentes estaturas e constituições psicológicas que compõem a guarnição de modo a se extrair o máximo dos pontos fortes de cada um. Só assim os recursos provenientes da diversidade – remadores mais leves e técnicos na proa, remadores maiores e mais fortes na meia-nau, por exemplo – podem se converter em vantagem, e não em desvantagem.

Capitalizar a diversidade é, talvez, ainda mais importante no que tange à personalidade dos remadores. Uma guarnição composta de oito remadores intensos, agressivos, tenderá a gerar atritos ou a se exaurir na primeira etapa de uma corrida longa. De modo análogo, um grupo de remadores fortes e introvertidos talvez nunca encontre aquela feroz determinação que faz o barco saltar à frente dos concorrentes quando tudo parece perdido. Boas guarnições têm boas mesclas de personalidades – alguém para liderar o ataque, outro para guardar energia; alguém para brigar, outro para apaziguar; alguém para refletir, outro para avançar loucamente. O segredo está em combinar tudo isso. Este é o maior desafio. E mesmo depois de encontrada a mistura, cada remador deve achar o seu lugar na engrenagem, aceitá-lo e aceitar os outros tais como eles são. Quando tudo isso se acerta, é uma coisa fantástica. Muito mais do que troféus e elogios, este vínculo intenso e a sensação de júbilo que dele resulta são o objetivo de muitos remadores. Para conseguir isso, no entanto, é preciso reunir atletas de caráter e capacidade física excepcionais.

Al Ulbrickson acreditava ter visto exatamente isso, a perfeição que busca todo treinador, no barco dos segundanistas em junho do ano anterior em Poughkeepsie. Por isso relutava, agora, em rasgar o tecido que os unira naquela ocasião. O problema era que os rapazes não estavam lhe deixando opção. O tecido parecia estar se esgarçando por si só.

Em 22 de maio Ulbrickson testou novamente os dois barcos em ritmo de corrida, num percurso de duas milhas. A 2^a guarnição venceu por um barco. No dia seguinte, repetiu a disputa em três milhas, e a 2^a guarnição venceu com o assombroso tempo de 15m53s, oito segundos à frente dos segundanistas. Ao final, Ulbrickson declarou aos jornalistas que o aguardavam na rampa aquilo que havia semanas eles esperavam ouvir. Salvo um milagre, a 2^a guarnição disputaria a corrida principal em Poughkeepsie. Os segundanistas seriam quase certamente rebaixados ao status de 2^o barco, mesmo tendo vencido na Califórnia. Acrescentou, no entanto, que eles continuariam a remar juntos e que ainda queria ver o desempenho dos dois barcos no Hudson antes da regata. Mas ficou claro para todos, incluindo Joe e seus desanimados companheiros, que a decisão estava tomada.

Os jornalistas esportivos de Seattle não estavam seguros de que era a decisão correta. Royal Brougham, do *Post-Intelligencer*, havia meses vinha defendendo ruidosamente a causa dos segundanistas a despeito de seu recente desleixo. George Varnell, do *The Seattle Times*, assistira de perto aos últimos testes e observara algo que não sabia se fora notado por Ulbrickson. Nas provas de três e duas milhas, os segundanistas haviam saído visivelmente da linha de largada e ficado se debatendo na água, totalmente atrapalhados, deixando a 2^a guarnição sair na frente. No fim da primeira milha, porém, pareciam remar tão bem quanto. E, o mais importante, no teste de três milhas a 2^a guarnição parecia decididamente irregular ao entrar na milha final. Clarence Dirks, do *Post-Intelligencer*, observara a mesma coisa no dia anterior. Os segundanistas pareceram se aproximar rapidamente no fim da terceira milha, remando com suavidade cada vez maior a cada puxada. E o percurso da corrida principal em Poughkeepsie tinha quatro milhas de extensão.

A viagem para Poughkeepsie não foi o passeio barulhento e despreocupado do ano anterior. Fazia calor em todo o país e o trem era quente e desconfortável. Al Ulbrickson estava tenso. Depois da tripla vitória na Califórnia, ele andara dizendo em Seattle que faria o serviço completo na regata de Poughkeepsie, vencendo todas as provas. Estimulada, a cidade arrecadou a espantosa quantia de 12 mil dólares para enviar suas equipes para o Leste. Ulbrickson não ignorava a importância de pagar essa dívida honrando sua palavra.

Era palpável a tensão entre os segundanistas e os veteranos. Eles faziam o

possível para se não se esbarrar, mas o confinamento do trem tornava isso quase impossível. A convivência foi um desafio permanente para os dois grupos durante toda a viagem. Dia após dia de calor sufocante, treinadores e guarnições formavam pequenos grupos silenciosos, quase taciturnos, para jogar cartas, ler revistas, jogar conversa fora e escolher com quem ir e com quem não ir ao vagão-restaurante para jantar. Joe, Shorty Hunt e Roger Morris ficavam o tempo todo na deles, num canto do vagão. Ninguém cantou dessa vez; Joe preferiu deixar o violão em casa.

Chegaram a Poughkeepsie cinco dias depois, numa manhã de domingo. Ao descerem do trem, todos sentiram-se aliviados por encontrar uma refrescante tempestade de verão em vez do calor opressivo e pegajoso que vinham esperando. Seguindo as instruções de Pocock, foram todos imediatamente ao vagão de bagagens baixar os barcos. Uma enorme grua de construção ergueu a lancha dos treinadores do vagão de carga e pousou-a delicadamente no Hudson. Só então os rapazes começaram a descarregar as dezenas de latões de leite que haviam trazido consigo. Cada um deles continha quase 40 litros de água fresca, doce e clara do Noroeste. Eles iriam remar na água do Hudson, tomar banho com água do Hudson, mas nem sonhando iriam beber novamente a água do Hudson.

Ulbrickson foi imediatamente cercado pelos repórteres ao desembarcar. Ainda não anunciara qual seria o seu 1^o barco, mas foi bem sincero: “A guarnição de segundanistas tem sido uma grande decepção para mim.” E prosseguiu: “Não sabemos o que aconteceu. Eles começaram a perder a pegada pouco antes da corrida da Califórnia. (...) a menos que se recuperem, irão remar aqui como 2^a guarnição.”

Os jornalistas do Leste ficaram boquiabertos. Não podiam acreditar que Ulbrickson seria capaz de rebaixar os rapazes que haviam conquistado, diante de seus olhos, uma vitória esmagadora um ano atrás e derrotado os veteranos da Califórnia fazia dois meses.

No dia seguinte, os Huskies foram visitar as garagens de seus rivais para lhes prestar os devidos (e relutantes) respeitos antes da corrida – um velho ritual de Poughkeepsie. A cada parada, Ulbrickson teve que explicar aos seus colegas treinadores que sim, ele de fato pretendia colocar os segundanistas na prova das segundas guarnições, deixando-os tão incrédulos quanto deixara os repórteres. O venerável Jim Ten Eyck, de Syracuse, de 83 anos, balançou sua cabeça grisalha e disse não acreditar que Ulbrickson fosse realmente fazer isso, que aquilo era um artil, que em 18 de junho os segundanistas estariam no barco principal. Depois que Ulbrickson e seus pupilos saíram, Ten Eyck balançou a cabeça novamente e disse: “Se Ulbrickson pode fazer isso, é porque tem duas grandes guarnições.”

O barco de segundanistas já não era, na verdade, cem por cento tripulado por segundanistas. Ulbrickson colocara o veterano “Wink” Winslow no lugar de George Morry para se valer de sua maior experiência como timoneiro em provas de rio. Fora isso, era a mesma equipe que lá vencera um ano antes de forma categórica.

Na água, a coisa estava complicada. Chovia ainda e o vento era forte e bastante frio. O rio, uma massa ondeante de água escura e oleosa, apresentava a situação mais temida pelos rapazes de Washington: não a chuva, nem o vento, com os quais estavam mais familiarizados do que a maioria, mas o peculiar movimento lateral da água resultante da interação das marolas com as correntes marinhas. Ulbrickson mandou os rapazes para a água duas vezes naquele dia para se acostumarem com essas condições. Os barcos de Washington foram os únicos a remar. Todas as outras equipes – depois de receberem a visita dos Huskies e poderem vê-los um pouquinho em ação – se contentaram em permanecer o resto do dia no aconchego de suas garagens.

A mais quente e aconchegante delas era ocupada pelos Bears da Califórnia. Ky Ebright chegara alguns dias antes e instalara suas guarnições de calouros e veteranos numa garagem espetacular novinha em folha no lado mais conveniente do rio em Poughkeepsie, com água encanada, chuveiros quentes, sala de jantar, equipamentos de cozinha, luz elétrica e espaçosos alojamentos. O contraste com as instalações da equipe de Washington não podia ser maior: sua velha e precária garagem de barcos em Highland, no outro lado do rio, com goteiras no telhado e chuveiros de água gelada do Hudson, parecia projetada para deixá-los absolutamente infelizes – não bastassem a chuva e o vento incessantes. Para completar, na pensão de Mãe Palmer, o cardápio deste ano era de fazer todo mundo morrer de fome e, nos quartos, em vez de seis eram oito ou nove corpanzins para se alojarem. Mesmo sem o calor sufocante do ano anterior, as acomodações eram decididamente desconfortáveis.

Mas o que mais incomodou Al Ulbrickson foi uma novidade que acabara de receber de Ebright: pouco antes de sair de Berkeley, ele reconduzira ao barco principal quatro rapazes de sua guarnição campeã nacional do ano anterior. Ou seja, seis remadores do barco da Califórnia eram veteranos da campanha vitoriosa. Ulbrickson não pôde deixar de imaginar que a guarnição derrotada em Oakland fora, de certa forma, uma isca lançada por Ebright visando o prêmio maior em Poughkeepsie. E o pior, do ponto de vista de Ulbrickson, foi que, depois de observar por alguns dias o barco da Califórnia trabalhando no Hudson, muitos jornalistas esportivos e agentes de apostas presentes em Poughkeepsie já haviam começado a comparar esse grupo com a grande guarnição da Califórnia vencedora do ouro olímpico em 1932. Notícia ainda pior, de certa forma, para Ulbrickson era a presença do magérrimo Eugene Berkenkamp na voga da Califórnia. Nas charutarias de Poughkeepsie onde os homens se juntavam para saber as últimas notícias e as cotações das casas de apostas, o comentário era que Berkenkamp se equiparava ao grande Peter Donlon, voga da Califórnia na conquista de sua primeira medalha de ouro olímpica, em 1928, e na vitória com o menor tempo da história de Poughkeepsie.

Em 12 de junho, seis dias antes da corrida, Ulbrickson colocou novamente os dois barcos lado a lado. Uma vez mais, os segundanistas se desestruturaram diante

da 2^a guarnição, chegando com a desconcertante desvantagem de oito barcos. Aquilo resolvia a questão. Ulbrickson jogou a toalha. A guarnição de segundanistas foi oficialmente rebaixada ao status de 2^o barco, e a 2^a guarnição elevada ao status de 1^o. Se para Joe e seus companheiros foi um golpe terrível, a Al Ulbrickson pareceu que os oito barcos à frente da sua nova 1^a guarnição era um bom presságio para a prova principal de 18 de junho. E era a corrida principal o que ele mais queria ganhar. Washington não conseguia isso desde 1926, quando ele próprio liderara a vitória dos Huskies. No entanto, naquela mesma tarde o repórter Robert Kelley, do *The New York Times*, observou aquilo que os de Seattle já haviam notado – na quarta e última milha do teste daquele dia, a nova 1^a guarnição de Washington parecia um pouco cansada.

Mais tarde naquele dia, Ulbrickson recebeu em mãos uma mensagem do presidente dos Estados Unidos. Poucos dias antes ele convidara Franklin Roosevelt – um entusiasta do remo cujo filho, Franklin Jr., iria em breve competir por Harvard contra Yale – para acompanhá-lo em sua lancha durante os treinos. O presidente respondeu que infelizmente não seria possível, pois tinha que estar na capital para assinar uma lei relativa ao programa de Gestão da Recuperação Econômica Nacional antes de ir assistir à corrida de Franklin Jr. em New London. Naquela mesma noite, Ulbrickson recebeu uma ligação do Hyde Park, um pouco acima no rio Hudson: era John Roosevelt, o filho caçula do presidente, que também remara por Harvard e queria saber se podia ir na lancha no lugar do pai.

No dia seguinte, com John Roosevelt – um garoto alto e bonito, de sorriso cativante e cabelo penteado para trás – em sua lancha, Ulbrickson comandou um treino final só para ver o que esperar no dia da corrida. Largou com sua nova 1^a guarnição na distância de quatro milhas. Na marca das duas milhas, Joe e os segundanistas entraram – e logo tomaram a frente. Nas três milhas, os excepcionais calouros de Tom Bolles se juntaram ao pelotão. No restante do percurso, calouros e segundanistas lutaram pela liderança com a 1^a guarnição que corria bem atrás, claramente exausta. Os calouros terminaram com meio barco de vantagem sobre Joe e os segundanistas, ambos bem à frente do novo barco principal. George Pocock, surpreso, disse: “Os segundanistas trabalharam hoje pela primeira vez em semanas. Deu até a impressão de que há uma guarnição a caminho.”

Tanto quanto se sabe, Al Ulbrickson não disse nada – nem publicamente nem às pessoas mais próximas –, mas deve ter rolado no beliche a noite inteira. A sorte estava lançada e os programas impressos. A antiga 2^a guarnição iria disputar a corrida principal. Mas com certeza ele não gostou do que acabara de testemunhar.

Em 14 de junho, Ulbrickson convidou Royal Brougham para ver uma coisa no

alojamento dos rapazes. Havia meses Brougham vinha usando a sua coluna diária *A Manhã Seguinte* para elogiar a guarnição de segundunistas, às vezes às custas da 2^a guarnição agora promovida a 1^a. Sentindo-se desafiados, os rapazes haviam coberto as paredes de seu alojamento com cartazes motivadores: “Lembrem-se da Manhã Seguinte!”, “Vamos pegar os bebês do Brougham!”. Ulbrickson revelou a Brougham que Bobby Moch adotara um novo mantra para pedir esforço extra: “Quero 10 para RB!” Quando Moch usa este último, disse Ulbrickson, “os rapazes ficam tão inflamados que têm que enrolar asbesto no cabo do remo para o barco não pegar fogo”.

O que Ulbrickson provavelmente não sabia era que Bobby Moch havia criado um sofisticado conjunto de códigos verbais cujos reais significados só ele e sua guarnição conheciam. Alguns eram meras versões abreviadas de comandos que ele dava no barco. “D. D.”, por exemplo, significava “deslizar devagar” e “M. N.” “manter nivelado”. A maioria, porém, era codificada porque nem Moch nem seus rapazes queriam que outras guarnições e os treinadores soubessem o seu significado. “P. P. C.” significava “passem por cima”, “A. C. S.” “acabem com os segundunistas e “P. B. A.” “peguem os bebês de A1”.

Tudo era tranquilidade na garagem de Washington na manhã da regata. Ao contrário dos treinadores de futebol americano, que costumam incitar seus jogadores antes de um grande jogo, os de remo geralmente fazem o oposto. A experiência de Ulbrickson lhe dizia que remadores bem treinados são como bons cavalos de corrida: uma vez em ação, eles fazem das tripas coração para vencer. Sua força de vontade é indomável. Mas é melhor não deixá-los ansiosos. Para diminuir a tensão antes das corridas, Ulbrickson deixava os rapazes passarem a manhã tirando um cochilo, jogando cartas e batendo papo.

Cerca de 100 mil pessoas eram esperadas para a regata, mas lá pelo meio da tarde apenas um terço desse número estava presente. Era um dia de céu escuro e muita chuva, o pior tempo que se poderia desejar para assistir a uma regata. Estavam lá um destróier da Marinha e um barco da guarda-costeira – o *Tampa*, de 240 pés –, mas não chegavam a 100 as pequenas embarcações, como veleiros, casas flutuantes e iates, ancoradas perto da linha de chegada, com a maioria dos tripulantes recolhidos aos conveses inferiores à espera do início das corridas.

No fim da tarde, eles começaram a subir aos deques com seus capotes e abrigos. Um grupo de torcedores apareceu com capas e capuzes cor-de-rosa feitos com toalhas plásticas de mesa. Pouco a pouco, uma grande massa escura de gente aglomerada debaixo de guarda-chuvas foi descendo da rua principal até a margem do rio, onde se dispersava em busca de um bom lugar ou entrava na fila das balsas para atravessá-lo. O trem de observação começou a encher, embora este ano os vagões abertos não tenham sido tão concorridos quanto os fechados. Nas garagens dos dois lados do rio, os rapazes ajustavam a regulagem de seus barcos. Dos 16 que

iriam competir naquele dia, 15 haviam sido construídos por George Pocock.

Pouco antes das 16 horas, sob chuva intensa, os calouros de Tom Bolles remaram rio acima até os barcos-balizas e tomaram posição de largada ao lado de Colúmbia e Califórnia. Tom Bolles e Al Ulbrickson embarcaram no vagão de imprensa, assim como John Roosevelt, que da noite para o dia se tornara ardoroso torcedor dos Huskies. A água escorria da aba do velho chapéu da sorte de Bolles, que nunca perdera uma corrida desde que começara a usá-lo, em 1930.

A situação era pior na água do que em terra. Os barcos se alinharam, deu-se o tiro de largada e a regata – e a busca de Washington por uma vitória esmagadora no Hudson – começou sem que quase ninguém percebesse. Debruçado sobre um microfone da NBC, Royal Brougham começou a narrá-la. Nas margens do rio, os torcedores tentavam distinguir os barcos em meio à cortina de água que caía do céu.

Com Don Hume na voga, Gordy Adam na meia-nau e o obstinado Johnny White na posição dois, todos perfeitamente afinados, os calouros de Washington começaram a ganhar vantagem, remada a remada, distanciando-se dos demais quase sem esforço. Na primeira meia milha estava tudo decidido. O resto do percurso foi um passeio. Na última milha, Washington só fez ampliar sua vantagem a cada remada. No vagão de imprensa, Tom Bolles passou de ansioso a animado, e finalmente a “histérico”, segundo todos os relatos, agitando o velho chapéu encharcado no ar enquanto seus calouros – uma guarnição ainda melhor do que a do ano anterior, como ele vinha dizendo havia meses – cruzavam a linha de chegada com quatro barcos de vantagem sobre a Califórnia.

A chuva diminuía um pouco às 17 horas, hora da largada da prova de segundas guarnições. O aguaceiro dera lugar a pancadas intermitentes, mas ainda ventava bastante e a água estava agitada. Joe e seus camaradas remaram rio acima rumo à linha de largada tendo muito em que pensar. Califórnia não mandara um 2º barco a Poughkeepsie, mas havia muitas escolas talentosas do Leste, e a Academia Naval era uma forte ameaça. O maior perigo, porém, estava dentro de seu próprio barco. As derrotas para os veteranos e as semanas de humilhações e críticas implacáveis haviam abalado a confiança de todos. De Seattle a Nova York, o país inteiro só queria saber uma coisa: que diabos acontecera com eles? Nem Joe nem ninguém dentro do barco era capaz de responder a essa pergunta. Tudo o que sabiam era que a autoconfiança adquirida após a vitória na Califórnia havia muito se quebrado e dera lugar a uma mescla de desespero, ansiedade e uma furiosa determinação, um desejo avassalador de recuperar o respeito antes do fim da temporada.

A verdadeira questão que se colocava aos rapazes enquanto aguardavam o tiro de largada, com o *City of Seattle* oscilando nas marolas e a água da chuva escorrendo-lhes pelo pescoço, pelas costas e pelo nariz, era se teriam maturidade e disciplina para manter a cabeça no barco ou se deixariam que a raiva, o medo e a incerteza os tirassem dos eixos mais uma vez. Inquietos, experimentavam a

empunhadura e a angulação dos remos, ajustavam a posição do corpo e tentavam impedir que os músculos se enrijecessem com o frio. Um vento incerto fustigava seus rostos, obrigando-os a semicerrar os olhos.

Ao ouvir o tiro, saíram lentamente atrás dos três outros barcos: Academia Naval, Syracuse e Cornell. Na primeira meia milha pareceu que iriam, uma vez mais, se esfacular. Mas foi então que aconteceu algo que havia muito não acontecia. A determinação venceu o desespero. Veio a sincronia. Com puxadas longas, suaves e perfeitamente coordenadas ao ritmo sereno de 33 por minuto, eles passaram à liderança no fim da primeira milha. Cornell chegou a ameaçar por um momento, mas logo ficou para trás. A Academia Naval fez uma investida na marca de duas milhas, acelerando ao passar sob a ponte ferroviária, mas Wink Winslow aumentou a voga para 34, depois para 35. A Academia Naval hesitou e começou a esmorecer.

Estabelecida a liderança, na milha e meia restante os segundanistas remaram gloriosamente – uma linha perfeita, longa e fluida – passando sob a ponte rodoviária e terminando com confortáveis dois barcos de vantagem sobre a Academia Naval. Uma salva de tiros explodiu na ponte para saudar a vitória. Ao microfone, Royal Brougham exultou com o triunfo de seus favoritos: os segundanistas haviam terminado essa prova de três milhas, disse ele, de um modo muito parecido com como haviam terminado a de duas milhas no ano anterior: como se pudessem continuar remando até Nova York sem suar a camisa.

No vagão de imprensa do trem, Al Ulbrickson observava em silêncio. E assim permaneceu, impassível, enquanto o trem rodava quatro milhas, voltando até a posição de largada da prova principal. Por dentro, porém, devia estar muito agitado. Afinal, estava prestes a realizar o que nenhum treinador jamais fizera – vencer as três provas de oito com timoneiro em Poughkeepsie. Cumpriria, assim, sua promessa ao povo de Seattle e teria o caminho aberto para Berlim.

Lá pelas 18 horas, a hora da tão aguardada largada da prova principal, o tempo melhorou um pouco mais. Havia agora uma chuva fina e intermitente. Mais pessoas saíram dos bares e saguões de hotel de Poughkeepsie e desceram até o rio. Com chuva ou sem chuva, ninguém na cidade queria deixar de ver que guarnição era essa que Ulbrickson havia montado para substituir seus talentosos segundanistas.

Sob garoa, sete barcos se dirigiram à linha de largada para a disputa do título nacional. Califórnia havia ficado na raia mais favorável – a número um, mais próxima da margem ocidental do rio, onde era menor a chance de o barco ser afetado pela corrente. Washington correria a seu lado, na raia número dois. Academia Naval, Syracuse, Cornell, Colúmbia e Pensilvânia ocupariam, respectivamente, as raia de número três a sete.

Ao brado do juiz – “Todos prontos?” – os timoneiros foram dando, um a um, seus comandos finais às guarnições e erguendo as mãos. Soou a largada e os sete barcos saíram juntos. Remada a remada, permaneceram firmemente agrupados por

algumas centenas de metros até Washington começar, pouco a pouco, a abrir uma pequena vantagem de cerca de pouco mais de um metro. Na popa do barco, o recém-construído *Tamanawas*, Bobby Moch exortava sua guarnição a sustentar, satisfeito por poder conservar a liderança ao ritmo de 32 por minuto. Na meia milha Washington ainda liderava pela mesma margem, com Syracuse logo atrás e a meia-nau da Academia Naval um pouco atrás de Syracuse. Cornell e Califórnia vinham muito atrás.

Na meia milha seguinte, Cornell avançou lentamente até alcançar a terceira posição, mas Washington ampliou sua vantagem sobre Syracuse. Califórnia ainda ocupava o último lugar. Em seu vagão, no trem, um apreensivo Ky Ebright observava a tudo atentamente, de binóculo, o corpo inclinado para a frente. Achava que seus rapazes não estavam a uma distância adequada para recuperar terreno mais adiante. Na milha e meia Washington liderava já bem à frente do segundo colocado e ampliando a vantagem. No vagão da imprensa, os jornalistas esportivos de Seattle e os torcedores de Washington começaram a gritar e assoviar liderados por ninguém menos que John Roosevelt, que urrava: “Vai, Washington! Vai!” Nas docas e nos iates de Poughkeepsie, torcedores já gritavam variantes desses incentivos quando os barcos surgiram à vista. Um número surpreendente de pernas parecia querer assistir a algo histórico – uma vitória arrasadora no Hudson – mesmo que os autores da proeza fossem do Oeste. Washington mantinha a liderança na marca das duas milhas e meia, mas sua vantagem encolhera para cerca de três metros. Em meio à algazarra dos torcedores, Ulbrickson observava atentamente de seu lugar no carro de imprensa. Faltava ainda uma milha e meia para conseguir o que buscava desesperadamente e tinha perfeita consciência do que essa distância representava. Podia ver Califórnia e Cornell se aproximando pelos dois lados do seu barco enquanto Academia Naval e Syracuse desapareciam. Ia dar Washington, Cornell ou Califórnia.

Centímetro a centímetro, os dois barcos começaram a se aproximar. Bobby Moch ia agora como um jóquei na popa do *Tamanawas*, inclinado na direção da chuva, mandando o barco para a frente e clamando por mais 10 fortes, pedindo mais e mais voga. No centro do barco, Jim McMillin puxava o barco com remadas vigorosas e regulares. Lá na frente, na posição dois, Chuck Day usava toda a sua habilidade para manter o barco em perfeito equilíbrio mesmo com Moch pedindo cada vez mais voga. Ainda assim, continuavam perdendo vantagem com Califórnia e Cornell em seu encalço. Quando os três passaram na marca das três milhas, sob a ponte ferroviária, Cornell já colocara o nariz na frente. Depois foi a vez da Califórnia. Lenta e dolorosamente, Washington caiu para terceiro. Califórnia e Cornell disputaram a última milha centímetro a centímetro, tão emparelhados que ninguém sabia dizer, em nenhum momento, quem ia na frente. O que todo mundo sabia era que Washington ficara dois barcos para trás.

Foi um pandemônio. Na ponte rodoviária, Mike Bogo, dono de um bar de

Poughkeepsie encarregado de detonar os explosivos que sinalizavam o número da raia do vencedor, soltou cinco bombas – para Cornell. Os torcedores da Califórnia uivaram de indignação enquanto os de Cornell correram morro acima até a principal casa de apostas da cidade para cobrar e receber seus prêmios. Minutos mais tarde, no entanto, anunciou-se o resultado oficial com o terceiro título nacional consecutivo para Ky Ebright e a Universidade da Califórnia, por um terço de segundo. Foi a vez de os torcedores da Califórnia subirem o morro correndo até a mesma casa de apostas para cobrar – e receber também – o seu prêmio. O proprietário já contabilizava um prejuízo de 30 mil dólares e em breve estaria oficialmente fora do negócio. Mike Bogo, abatido, comentou mais tarde: “Não estou nem aí para quem ganha. Eu gosto é de detonar bombas para eles.”

Califórnia não venceu apenas – venceu com o tempo quase recorde de 18m52s, a despeito de um forte vento cruzado e muita ondulação. A única guarnição a ganhar em Poughkeepsie com um tempo mais baixo foi a do próprio Ebright, vencedora da medalha de ouro olímpica de 1928.

Al Ulbrickson não deixou transparecer um lampejo sequer de emoção por haver terminado em terceiro lugar. Antes de deixar o vagão da imprensa, deu os devidos cumprimentos a Ky Ebright e enfrentou corajosamente uma enxurrada de perguntas, a primeira e potencialmente mais letal disparada por ninguém menos que Royal Brougham:

- Teria sido um erro crítico rebaixar os segundanistas?

- De modo algum! – trovejou Ulbrickson. – Os segundanistas fizeram uma grande corrida, mas jamais teriam conseguido o terceiro lugar na corrida principal. Esta foi uma das séries mais rápidas da história da regata. Nós não tínhamos força nem capacidade para bater os concorrentes.

Na manhã seguinte, porém, Brougham escreveu uma vez mais em sua coluna que “meus vigorosos segundanistas” pareciam cheios de gás ao final das três milhas, ao contrário da nova 1^a guarnição.

Para Ulbrickson, restava a verdade nua e crua de que não conseguira cumprir seu compromisso com o público. E ficava em aberto a questão de se iria ou não ter outra chance.

Em 21 de junho, uma manchete da seção de esportes do *Post-Intelligencer* dizia: “Tom Bolles recebe oferta de 10 mil dólares”. A matéria relatava que uma universidade do Leste abordara Bolles horas depois da corrida dos calouros. O salário – equivalente ao que seriam 164 mil dólares em 2013 – era algo impensável para Washington, como logo as autoridades em Seattle deixaram claro. Naquela mesma tarde Bolles negou que tivesse sido abordado, provavelmente porque já recusara a oferta. Havia rumores de que ele, em vez de ir para o Leste, substituiria o próprio Ulbrickson em Seattle, onde ainda não concluíra seu mestrado em história. Parecia improvável que quisesse deixar a universidade antes de fazê-lo. De um jeito

ou de outro, era evidente que a posição do treinador de Washington se tornara subitamente incerta e que as estrelas de Bolles e Ulbrickson estavam em trajetórias opostas. Em 23 de junho, Royal Brougham aconselhou seus leitores a ignorarem esses rumores dizendo saber de boa fonte que Bolles garantira a Ulbrickson que jamais aceitaria a vaga, a menos que Ulbrickson sáísse para um emprego melhor. A verdade, no entanto, é que fora da administração da universidade, ninguém, incluindo Al Ulbrickson, sabia ao certo o que estava acontecendo. Ulbrickson só tinha certeza de uma coisa: depois de tudo o que fizera pelo remo de Washington, não podia ser chutado assim, sem mais nem menos. “Não vou esperar eles me demitirem”, confidenciou a um amigo. “Sairei antes.”



Cidade de Grand Coulee, com a rua B à direita



CAPÍTULO II

E o remador, quando tem a mente treinada na universidade e o corpo em boa forma, sente algo. (...) Acho que os remadores sabem do que estou falando. Vi remadores – na verdade eu vi um homem, um homem atlético, arrebatado, radiante, tentando escalar um muro. Parece ridículo, não? Mas ele estava se sentindo tão bem que queria porque queria escalar aquele muro.

– George Yeoman Pocock

Ovelho Franklin resfolegava na íngreme subida até o passo Blewett, no alto da cordilheira das Cascatas. Apesar do ar frio – ainda havia neve à sombra dos picos mais altos –, o Franklin tendia a superaquecer nos adives. Joe se parabenizava por ter se lembrado de pendurar uma bolsa d'água na frente do radiador naquela manhã, quando jogou seu banjo e suas roupas no banco de trás, deu adeus a Joyce e partiu de Seattle rumo ao leste em busca de trabalho.

Vencido o passo, começou a descer por entre pinheirais ressequidos até os pomares de Wenatchee, onde agácias preto e brancas dardejavam por entre macieiras e cerejeiras à procura de frutos vermelhos e maduros. Cruzou o cânion do rio Colúmbia por uma estreita ponte de aço e subiu outra vez até o platô de Colúmbia, e daí para leste, quilômetros a fio de estrada reta com suaves ondulações por entre trigaís cor de jade.

Virou, então, para o norte e foi dar nas *scablands*, uma paisagem torturada, esculpida por catadismos ocorridos entre 12 e 15 mil anos atrás. No fim da última era do gelo, uma barragem de gelo a 600 metros de altitude, que continha um vasto

lago no atual estado de Montana, rompeu-se não uma, mas várias vezes, desencadeando uma série de inundações de alcance e gravidade inimagináveis. Na maior delas, uma torrente de 220 quilômetros cúbicos de água – mais de 10 vezes a vazão de todos os rios do mundo – se precipitou, num período de aproximadamente 48 horas, sobre a maior parte do que é hoje o norte de Idaho, o leste de Washington e o extremo norte do Oregon. Um paredão de água, lama e pedras – de mais de 300 metros de altura em alguns lugares – explodiu sobre os campos e desceu com fúria rumo ao Pacífico a uma velocidade de cerca de 100 quilômetros por hora, destruindo montanhas inteiras, arrastando milhões de toneladas de solo superficial e deixando profundas ravinas na rocha subjacente.

Ao entrar na maior delas, a Grand Coulee, Joe se deparou com um mundo ao mesmo tempo estranho e estonteantemente belo de rochas partidas, arbustos prateados, gramíneas do deserto, areia eólica e pinheiros-anões. Sob o céu azul pálido, percorreu a base de imponentes falésias basálticas vendo coelhos do tamanho de cães pequenos atravessarem desajeitadamente a estrada e coiotes mirrados se esconderem por entre artemísias, ao mesmo tempo que era observado por inexpressivas corujas empoleiradas nas cercas. Sobre as pedras, esquilos do deserto observavam atentamente ora alguma cascavel debaixo das artemísias ora os falcões à espreita no céu. Redemoinhos de poeira dançavam no chão movidos pelo vento forte, seco e implacável que soprava ao longo dos 50 quilômetros da ravina transportando o cheiro doce da sálvia e o odor acre e mineral dos fragmentos de rocha.

Da ravina, Joe subiu à movimentada Grand Coulee, uma vila na direção da nascente do rio Colúmbia onde o governo dos Estados Unidos se comprometera recentemente a construir uma barragem tão grande que, quando concluída, seria a maior estrutura de alvenaria do mundo desde a construção da Grande Pirâmide de Gizé, há mais de 4 mil anos. De lá, desceu por uma íngreme estrada de saibro até o rio, cruzou o leito de água esverdeada por uma ponte de aço e estacionou em frente ao prédio do Serviço Nacional de Reemprego.

Trinta minutos depois, saiu empregado do escritório. A maior parte das vagas ainda disponíveis na barragem – disseram-lhe – era para trabalhadores comuns, por 50 centavos a hora. No entanto, ao examinar o formulário de inscrição, Joe notara que havia remunerações melhores para certos postos – em especial o de operador de britadeira na parede do penhasco, que pagava 75. Marcou, pois, essa opção e entrou na sala de exames para o teste físico. O trabalho com a britadeira exigia força física suficiente para controlar o desgastante coice da máquina, pernas fortes para manter o corpo afastado da parede o dia inteiro, capacidade atlética e agilidade para escalar os penhascos esquivando-se das pedras que caíam e, é claro, coragem para trabalhar pendurado na beira do abismo. Bastou a Joe se despir e dizer ao médico que era remador da universidade para conseguir a vaga.

Ao sair do escritório, ele se sentou no capô do Franklin sob a luz do crepúsculo de

fim de junho para estudar a paisagem à sua frente. Num banco de cascalho no outro lado do cânion, rio acima, ficava o assentamento que o funcionário lhe dissera chamar-se Engineer City, a “Cidade dos Engenheiros”, onde morava o pessoal técnico e de supervisão. As casas eram modestas, mas bem cuidadas, com gramados recém-plantados, retalhos de verde estranhamente fora de lugar numa paisagem quase toda feita de tons castanhos. Acima, uma estreita passarela sobre o rio, com cerca de 450 metros de comprimento, oscilava levemente como uma teia de aranha afagada pela brisa noturna. Perto dali, outra ponte, mais robusta, construída a pouca altura da água, sustentava uma imensa correia transportadora que parecia levar montanhas de pedras e cascalho de um lado do rio para o outro. Uma grande ensecadeira de chapas de aço estava sendo construída no lado oeste do rio para desviar a água da base do penhasco. Atrás dela, um enxame de homens e máquinas erguia cada um a sua nuvem de poeira particular.

Escavadeiras elétricas e a vapor agarravam pilhas de pedras soltas; bulldôzers empurravam terra e rochas de um lugar para outro; tratores a diesel se moviam em todas as direções criando terraplenos; grandes caminhões basculantes sacolejavam morro acima carregando pedras do tamanho de automóveis; pás carregadeiras recolhiam pedregulhos e os largavam nas caçambas de caminhões para serem levados às correias transportadoras; imensos guindastes içavam chapas de aço sobre o rio para serem cravadas em seu leito por bate-estacas a vapor instalados sobre chatas. Ao pé do penhasco, centenas de homens equipados com picaretas e pés de cabra trabalhavam sobre pilhas de rochas caídas para separá-las para as pás carregadeiras. Na parede da encosta, homens suspensos em cordas passavam de um ponto a outro como um bando de aranhas negras. Observando-os com atenção, Joe percebeu que eles faziam furos na rocha com britadeiras. Ao soar um apito longo e estridente, eles subiam rapidamente ao topo do penhasco e os operários da base saíam correndo. Ato contínuo, todo o cânion era abalado por um forte estrondo que reverberava enquanto nuvens brancas de pó de pedra eram expelidas do paredão e uma chuva de novos fragmentos de rocha despencava sobre a pilha lá embaixo.

Joe olhava aquilo tudo com profundo fascínio e considerável apreensão. Não sabia muito bem onde estava se metendo, mas estava decidido a descobrir. Durante a longa viagem pelos trigais ondulantes do platô, ele tivera tempo bastante para refletir sobre em que ponto estava e para onde iria.

Em que ponto estava era simples – completamente falido outra vez e um tanto desanimado. Não apenas por causa do eterno problema de arranjar dinheiro, mas também por sua situação no remo. O ano fora bastante estressante. Depois de ser rebaixado, promovido e rebaixado novamente, começou a se sentir como um ioiô na mão dos treinadores – ou do destino, não sabia ao certo: uma hora em cima, outra hora embaixo. A sensação de propósito que o remo lhe proporcionava trazia consigo o perigo constante do fracasso e, por conseguinte, da perda do precioso, porém frágil, orgulho trazido pelos primeiros sucessos.

Por outro lado, a ideia do ouro olímpico começara a se instalar em seu espírito. Uma medalha era uma coisa sólida, real. Algo que ninguém poderia lhe negar nem lhe tirar. Era surpreendente o significado que ela passara a ter em sua vida. Talvez tivesse algo a ver com Thula. Ou com seu pai. Com certeza tinha a ver com Joyce. De qualquer forma, sentia-se cada vez mais convicto de que precisava ir a Berlim. Mas isso, no entanto, dependia de estar no 1º barco da Universidade. Que por sua vez dependia de conseguir pagá-la. E isso dependia agora de trabalhar pendurado num precipício com uma britadeira na mão.

Naquele mesmo dia, Al Ulbrickson lambia as próprias feridas. Antes de deixar Poughkeepsie, ele topara enfrentar uma vez mais Califórnia, Pensilvânia, Syracuse, Wisconsin e UCLA numa corrida isolada de guarnições principais, de 2 mil metros, em Long Beach, na Califórnia.

Dois mil metros era a distância olímpica e, depois de Poughkeepsie, toda a imprensa nacional já dava como certo que Califórnia representaria os Estados Unidos nos Jogos de 1936. Cabia a Ulbrickson provar que estavam todos errados. Ele sabia perfeitamente que uma prova com aquela extensão era algo totalmente diferente das quatro milhas de Poughkeepsie. Formar uma guarnição capaz de vencer as duas provas era uma tarefa quase impossível. Na teoria, uma equipe bem treinada tinha que fazer as mesmas coisas básicas em ambas as distâncias – ter um bom começo para ganhar impulso, poupar o máximo de energia mantendo o tempo todo uma distância de ataque e dar tudo na arrancada final. A diferença era que, numa prova de 2 mil metros, tudo era muito mais rápido e decisivo. O impulso adquirido na largada era mais importante, o posicionamento no meio da prova mais difícil e crítico e o sprint final inevitavelmente muito mais desesperado. Embora todas as provas exigissem uma enorme quantidade de força bruta, a de 2 mil metros exigia também raciocínio rápido. E era aí que Ulbrickson acreditava ter uma vantagem decisiva na menor distância: Bobby Moch no assento do timoneiro.

A disputa com a Califórnia nos 2 mil metros era, para o treinador, a oportunidade de se redimir, de reverter as expectativas sobre a participação do remo americano na Olimpíada e, se os rumores que corriam em Seattle fossem verdadeiros, de salvar seu emprego.

Pouco mais de 6 mil torcedores lotavam o Marine Stadium de Long Beach no dia da corrida, sentados nas arquibancadas ou em pé, na areia, em ambos os lados da raia de água salgada rigorosamente reta. Atrás dela, podia-se ver uma floresta de torres de perfuração de petróleo. Uma leve brisa cruzada soprava do Pacífico, espalhando no ar uma pequena amostra do cheiro acre do ouro negro.

Washington e Califórnia saíram na frente de todos os outros e estabilizaram sua vantagem remando num sprint. Fizeram quase todo o percurso como que atados um ao outro. A 200 metros da chegada, Califórnia se adiantou alguns centímetros; a 100 metros ampliou sua vantagem para um quarto de barco. Nesse momento, Bobby

Moch gritou alguma coisa à guarnição. Ele adicionara recentemente aos seus comandos um novo mantra, que anotou em seu caderno: “F. E. R. A.”, com uma nota à margem: “Obsceno, refere-se a Ebright.” Pode ter sido esse o comando, mas ele nunca revelou. Fosse o que fosse, surtiu efeito. Nos últimos 50 metros, Washington “fechou” velozmente sobre a Califórnia.

Mas não o suficiente. Os Bears de Ky Ebright cruzaram a linha de chegada com o tempo espetacular de 6m15s6, meio segundo à frente de Washington. Em lugar da redenção, Al Ulbrickson voltava para casa com mais uma derrota. Muito possivelmente a última.

O trabalho com a britadeira era brutal, mas Joe acabou gostando. Passava oito horas por dia pendurado por uma corda, no calor escaldante do cânion, furando o paredão rochoso à sua frente. A britadeira pesava quase 35 quilos e parecia ter vida e vontade próprias, o tempo todo empurrando para trás, como que tentando se livrar de suas garras enquanto ele a empurrava também para dentro da rocha. O ruído contínuo e acelerado das britadeiras, a sua e a dos homens ao seu redor, era ensurdecedor. Uma nuvem de pó de pedra – granulosa e irritante – se acumulava à sua volta entrando em seus olhos, boca e nariz. Lascas afiadas e fragmentos de rocha picavam-lhe o rosto. O suor escorria de suas costas e pingava no vazio.

Dezenas de metros de pedras soltas tinham que ser extraídas da parede do penhasco e assentadas no leito granítico mais antigo sobre o qual seria erguida a barragem. Em seguida, o próprio granito deveria ser moldado no formato da futura barragem. Era um material duro. Tão duro que cerca de 600 metros de aço desapareciam diariamente das pontas das britadeiras e furadeiras pneumáticas em uso no cânion.

Naquele verão, Joe aprendeu a trabalhar com os homens que iam ao seu lado, todos de olho nas pedras que caíam para alertar os que estavam abaixo enquanto buscavam os lugares mais propensos a exibir fendas na rocha. Ele gostava daquela camaradagem, de sua masculinidade simples e direta. Trabalhava a maior parte do tempo sem camisa e sem chapéu. Sob o sol do deserto, seus músculos rapidamente ficaram bronzeados e seu cabelo ainda mais louro. Ao fim de cada dia se via exausto, louco de sede e morto de fome, mas – tanto quanto ao fim de um dia de treinos no lago Washington – purificado pelo esforço. Sentia-se leve, cheio de energia.

Três vezes por dia, às vezes quatro nos finais de semana, fazia suas refeições na grande cantina de Mason City, a “Cidade dos Pedreiros” erguida às pressas pela MWAK, o consórcio de empresas encarregado da construção da barragem. Ombro a ombro com os homens enfileirados nas longas mesas, comia como na época de sua infância na Mina de Ouro e Rubi – cabeça baixa, devorando montanhas de comida servida em louça barata. O cardápio não tinha nada de especial, mas as porções eram prodigiosas. Toda manhã, os 30 homens que trabalhavam na cozinha preparavam 300 dúzias de ovos, 2.500 panquecas, 200 quilos de bacon e salsicha e

700 litros de café. No almoço eram servidos 300 bisnagas de 60 centímetros, 560 litros de leite e 1.200 taças de sorvete. No jantar, 560 quilos de carne vermelha (exceto aos domingos, quando eram servidos 450 quilos de frango) e 330 tortas. Joe, como qualquer outro trabalhador à vista, jamais deixava uma migalha sequer no prato.

Toda noite ele caminhava morro acima até um lugar chamado Shack Town, onde encontrara alojamento barato num precário galpão especialmente projetado para abrigar homens solteiros. Construída nos platôs da encosta rochosa acima do canteiro de obras, Shack Town não passava de uma versão mais seca e empoeirada de uma Hooverville, a grande favela à beira-mar de Seattle. A maior parte das construções era de madeira rústica, algumas pouco mais do que simples estruturas de madeira cobertas com papelão. Como quase todas, a de Joe não tinha água encanada e o quarto dispunha de eletricidade suficiente apenas para uma lâmpada e um fogareiro. Cada uma das seis ruas de saibro de Shack Town tinha um chuveiro coletivo, mas Joe logo descobriu que, por mais aflito que estivesse para limpar a poeira do corpo, tomar banho não era exatamente uma experiência agradável. Hordas de viúvas-negras que habitavam as traves acima dos chuveiros tendiam a cair sobre os homens nus assim que o vapor quente da água dos chuveiros as atingia. Depois de ver alguns vizinhos saírem correndo dos chuveiros totalmente pelados, aos berros, batendo no próprio corpo, Joe passou a levar uma vassoura para o chuveiro toda noite para tirar as intrusas das traves antes de abrir o chuveiro.

Nas duas primeiras semanas, Joe ficava sozinho depois do trabalho e do jantar, sentado na cabana escura com seu banjo, cantando baixinho para si mesmo enquanto seus dedos finos e alongados acariciavam o braço do instrumento. Algumas noites escrevia longas cartas para Joyce sob a lâmpada solitária da cabana. Às vezes saía depois de escurecer para sentar-se numa pedra e ficar olhando o cânion pelo simples prazer do espetáculo. A maior parte do canteiro de obras era iluminada por refletores, cujo efeito sobre a escuridão do planalto desértico era quase sobrenatural. A cena lembrava uma vasta maquete dentro de uma vitrine iluminada. Véus de poeira dançavam sob os refletores como neblina sob as lâmpadas de rua; luzes vermelhas e amarelas entravam e saíam das sombras à medida que os caminhões e máquinas pesadas se deslocavam pelo terreno irregular; clarões em tons laranja e azul fulgiam das tochas de soldagem dos homens que trabalhavam na enscadeira de aço; fileiras de luzes brancas definiam os contornos das pontes suspensas sobre o rio, que era negro, invisível.

Duas semanas depois de começar a trabalhar em Grand Coulee, Joe descobriu que entre os muitos alunos da Universidade de Washington que foram para lá naquele verão em busca de trabalho havia dois companheiros do remo. Não os conhecia muito bem, mas isso logo iria mudar.

Johnny White era o número dois do excepcional barco de calouros que Tom

Bolles formara naquele ano. Mais baixo do que Joe uns dois centímetros e um pouco menos forte, White era bem constituído, com feições regulares, membros elegantemente proporcionados e um rosto franco e aberto, além de olhos sedutores e um sorriso radiante. Era também um ótimo rapaz e quase tão pobre quanto Joe Rantz.

Fora criado na zona sul de Seattle, na margem ocidental do lago Washington mais além de Seward Park. Até 1929 a vida lhe sorria. Depois, com o crash financeiro, o negócio de seu pai – exportação de sucata de aço para a Ásia – praticamente evaporou. John White pai então fechou o escritório no edifício Alaska, no centro da cidade, e o reinstalou no andar de cima de sua casa à beira do lago. Lá ficou durante os anos seguintes, apreciando a vista e ouvindo o tique-taque do relógio à espera de um telefonema que lhe trouxesse algum pedido. Em vão.

Um belo dia, porém, ele se levantou da cadeira, foi até a beira do lago e começou a plantar uma horta. Sem dinheiro e tendo que alimentar os filhos, decidiu cultivar a própria comida. Em pouco tempo tinha a melhor horta do bairro. Da rica terra negra da margem do lago obteve magníficos pés de milho e suculentos tomates, eternos desafios para os plantadores de Seattle. Plantou também framboesas, e colhia maçãs e peras de árvores antigas da propriedade. Criou galinhas. Maimie, mãe de Johnny, trocava ovos por outros produtos, produzia tomates enlatados e fazia vinho de framboesa. Cultivava também peônias em outro jardim ao lado da casa para vendê-las a uma florista de Seattle. Ia aos moinhos buscar sacos de farinha e os branqueava para fazer panos de prato e vendê-los pela cidade. Semanalmente preparava um assado para o almoço de domingo. No restante dos dias, todos comiam as sobras. Até que, em 1934, a municipalidade decidiu criar uma praia ao longo da costa, bem em frente à casa, e lá se foi a horta dos White.

O pai de Johnny tinha uma paixão maior que todos os seus outros interesses, e que o ajudou a atravessar os anos difíceis – o remo. Antes de ir para Seattle, fora um exímio *sculler* no prestigioso Clube Atlético Pensilvânia, da Filadélfia. O barco viera com ele. Durante a Depressão, passava longas horas remando sozinho no lago Washington, de um lado para outro, em frente à casa, à praia e ao que fora um dia a sua horta, para dissipar a frustração.

Johnny era o foco principal de suas atenções. Queria que o filho se tornasse remador. Johnny, por sua vez, almejava ardentemente satisfazer as expectativas muitas vezes exageradas de seu pai. Até agora, não o decepcionara. Brilhante, talentoso e ambicioso, formara-se no Colégio Franklin dois anos antes do habitual, aos 16 anos.

Isso havia criado um pequeno problema. Jovem demais e pouco desenvolvido fisicamente para remar pela universidade – a única opção de remo competitivo na cidade –, começou a trabalhar, com o consentimento do pai, para ganhar dinheiro a fim de pagar os estudos e – o que era tão importante quanto – ganhar musculatura que lhe permitisse remar ao lado dos melhores quando chegasse lá. Por isso escolheu

os trabalhos mais duros e fisicamente exigentes que encontrou – primeiro num estaleiro de Seattle, onde lidava com vigas de aço e equipamentos pesados, depois numa serraria das redondezas, empilhando tábuas de madeira e movendo enormes toras de um lado para outro. Foi assim que entrou para a universidade dois anos depois, com dinheiro e força muscular suficientes para pagar duas anuidades e se projetar rapidamente como um dos mais promissores calouros de Tom Bolles. No verão de 1935 fora para Grand Coulee em busca de mais: mais dinheiro e mais músculos.

O outro remador de Washington trabalhando em Grand Coulee naquele verão era Chuck Day. Da posição dois como Johnny White, era puro músculo, com ombros largos e apenas um pouco mais leve do que os rapazes do centro do barco. Tinha cabelo castanho e o rosto quadrado, marcado por um maxilar largo e forte. Seus olhos podiam ser alegres e joviais num instante e faiscantes de ódio no seguinte. O aspecto geral era um tanto belicoso. Usava óculos, mas sem perder a cara de durão. Trazia sempre um cigarro pendurado nos lábios, a não ser quando Al Ulbricksen estava por perto. Era impossível saber quando estaria alegre ou mal-humorado. Adorava pregar peças e fazer graça e tinha sempre uma piada na ponta da língua. No ano anterior, fora rival de Joe no 2^o barco promovido a 1^o. Em grande parte por causa disso, ele e Joe nunca haviam trocado mais do que duas palavras.

Americano de origem irlandesa, Day crescera em Seattle, um pouco ao norte do campus da universidade, na área onde ficavam localizadas as fraternidades. Seu pai era um dentista bem-sucedido, o que não apenas poupava a família dos piores efeitos da Grande Depressão como lhe proporcionava uma vida bastante cômoda – as pessoas tinham cáries qualquer que fosse o estado da economia. À primeira vista, era surpreendente para Joe que um rapaz como Day tivesse ido trabalhar num lugar perigoso e sórdido como a barragem.

O certo, porém – como logo iria descobrir –, era que não havia lugar mais adequado para Chuck Day naquele verão do que Grand Coulee. Para entendê-lo, era preciso entender seu coração. Day era um competidor feroz, um jovem que desconhecia o significado da palavra desistência. Colocado diante de um desafio, atacava-o como um buldogue. Se era preciso represar o rio, então ele o faria.

Joe, Johnny e Chuck formaram uma aliança fácil e conveniente. Sem dizer qualquer palavra a respeito, puseram de lado as rivalidades da garagem, esqueceram os insultos do ano anterior e ignoraram a disputa que sabiam ter pela frente no ano seguinte.

Grand Coulee era diferente de todos os lugares onde qualquer um deles já estivera. O trabalho era tremendamente pesado, o sol brutal, a sujeira e o ruído incessante quase insuportáveis, mas os espaços eram amplos, os cenários espetaculares e as pessoas fascinantes. Todos os tipos humanos pareciam ter convergido para a ravina

naquele verão, e os mais pitorescos estavam justamente em Shack Town. Misturados aos estudantes universitários, peões de fazenda e madeireiros desempregados da região, havia mineiros calejados de todo o Oeste e também filipinos, chineses, galeses, polinésios, afro-americanos, mexicanos e indígenas, a maior parte desses últimos da Reserva Colville, localizada nas proximidades. Mas nem todos os residentes trabalhavam na barragem. Muitos estavam lá para prestar serviços aos trabalhadores – lavar a roupa, cozinhar, coletar o lixo, vender miudezas. E havia mulheres também, quase todas da mesma profissão.

Um pouco acima da rua principal de Grand Coulee ficava a rua B, um trecho de três quadras de terra e cascalho com casas erguidas às pressas para abrigar todo tipo de distração que um jovem pudesse desejar – mesas de carteadado, salões de dança, bilhares, bares, bordéis e hotéis baratos. Durante o dia, enquanto os homens trabalhavam na barragem, a rua B descansava. Cães estiravam-se no meio da rua para cochilar. Ocasionalmente um automóvel subia o morro cuspidando fumaça, ziguezagueava entre os cães adormecidos na rua e estacionava na porta do dentista. De vez em quando uma jovem atraente saía do Galo Vermelho ou do salão de modelos Gracie's para comprar alguma coisa na boutique da Blanche ou ir fazer o cabelo no salão de beleza La James. Harry Wong, o cozinheiro do Woo Dip Kitchen, podia ser visto quase todo início de tarde levando caixas de legumes para dentro do restaurante, que permanecia fechado até a hora de começar a servir.

À noite, porém – principalmente às sextas e aos sábados depois que os homens saíam da fila de pagamento do escritório da MWAK –, a rua B fervilhava. Bares e salões de dança transbordavam jazz e country music. Restaurantes iluminados por bruxuleantes lâmpadas de querosene eram invadidos por homens que vinham comer carne barata e tomar cerveja rançosa em mesas que não passavam de tábuas de madeira sobre cavaletes. Das janelas do segundo andar dos hotéis, salões de dança e até do Corpo de Bombeiros, as prostitutas se exibiam chamando os homens que passavam pela rua. Outras ficavam nos quartos de bordéis como o Galo Vermelho e o Gracie's à espera dos clientes encaminhados por cafetões em ternos baratos. Nas recônditas salas de carteadado, profissionais sentavam-se às mesas de feltro verde, fumando charuto, à espera de vítimas. No Grand Coulee Club e no Dólar de Prata, pequenas orquestras tocavam música dançante para animar o trabalho das dançarinas de aluguel. Por 10 centavos, qualquer solitário podia ter o prazer de dançar uma canção com uma mulher bonita. Com o correr da noite e o fluir do álcool, a orquestra acelerava, os intervalos entre as danças diminuía e os homens esvaziavam os bolsos cada vez mais depressa, desesperados para continuar nos braços sedosos da parceira, com o rosto aninhado em seu cabelo perfumado.

De madrugada os homens retornavam cambaleantes aos seus beliches em Mason City, Engineer City ou Shack Town. Os que iam para Mason City tinham um desafio pelo caminho. A maneira mais rápida de cruzar o cânion era pela estreita passarela de 450 metros suspensa sobre o rio. Ninguém tinha problemas com ela ao

se dirigir à rua B no início da noite, mas voltar para casa às três da madrugada e alcoolizado era bastante diferente. Dois homens bêbados e sonolentos passando de uma vez era o suficiente para fazê-la balançar e se retorcer como uma cobra atormentada. Quase todo fim de semana alguém despencava lá de cima – obrigando a MWAK a manter um barco tripulado próximo à passarela nas noites de sexta-feira e sábado para tirar os incautos da água.

Joe, Johnny e Chuck percorriam a rua B nas noites de sábado de olhos arregalados. Não tendo jamais visto nada parecido, nenhum deles sabia como se portar nesse novo mundo. A máxima de Al Ulbrickson “não fumar, não beber, não mascar fumo, não dizer palavrões” ecoava o tempo todo em suas mentes. Além disso, eles se orgulhavam de sua autodisciplina de atletas. Mas eram muitas as tentações. Ficavam, então, rondando atarantados os bares, salas de carterado e salões de dança, bebendo cerveja e ocasionais doses de uísque e cantando junto com as bandas. Chuck e Johnny se permitiam, às vezes, gastar 10 centavos numa dança, mas para Joe esse luxo era impensável. Por 10 centavos ele comprava pão ou uma dúzia de ovos na mercearia. E ele tinha Joyce à sua espera. Os três olhavam timidamente para as moças que os chamavam das janelas, mas se mantinham à distância. Nas salas de carterado, punham-se à volta das mesas de feltro verde, mas Joe nunca tirava a carteira no bolso. O dinheiro que ganhava era suado demais para arriscar numa mão de cartas. Quando Chuck Day se sentava a uma mesa, Joe e Johnny ficavam por perto, de olho para livrá-lo de algum problema que pudesse surgir. As desavenças ali – eles haviam notado – quase sempre acabavam em trocas de socos em plena rua B, e já se ouvira falar de facas e armas de fogo misturadas ao coquetel.

O Cine Grand Coulee exibia filmes novos a cada semana. Joe, Johnny e Chuck descobriram que era um bom lugar para passar uma tarde de sábado longe do sol e da poeira, comendo pipoca, tomando refrigerante gelado e misturando-se aos outros frequentadores, às vezes às próprias dançarinas de aluguel e prostitutas à paisana. Conversando com elas antes das sessões e nos intervalos, eles perceberam que quase todas eram garotas simpáticas, simples e sinceras, não muito diferentes daquelas com quem haviam crescido em suas cidades, salvo pelo fato de terem sido levadas a medidas desesperadas pelos tempos difíceis.

A comida também os atraía à rua B – o yakisoba da Woo Dip Kitchen, os tamales caseiros da Hot Tamale Man, os sundaes gigantes da Atwater's Drugstore e a torta de cereja do Doghouse Café. A Best Little Store by a Dam Site era um bom lugar para comprar guloseimas e pequenos luxos, de charutos baratos a barras de chocolate.

Para uma ocasional fuga da agitação da rua B e de Grand Coulee, o trio ia até Spokane explorar os antigos redutos de Joe ou descia a ravina para nadar no lago Soap, uma raridade geológica onde dunas de espuma mineral de até meio metro de altura se acumulam na praia, empurradas pelo vento quente.

A maior parte do tempo, no entanto, eles permaneciam em Grand Coulee jogando bola entre as artemísias, atirando pedras à beira dos penhascos, desfrutando o sol quente da manhã sem camisa sobre as pedras e, à noite, contando histórias de fantasmas ao redor da fogueira, com os olhos turvados pela fumaça, ouvindo os coiotes uivarem à distância; ou seja, sendo os adolescentes que na verdade eram – garotos livres e despreocupados, soltos na vastidão do deserto.



A oficina de George Pocock



CAPÍTULO 12

Assim como um grande jóquei deve se tornar parte de seu cavalo, um grande remador deve se tornar parte de seu barco.

– George Yeoman Pocock

Enquanto, no verão de 1935, Joe Rantz, Johnny White, Chuck Day e milhares de jovens americanos labutavam na lonjura escaldante e pedregosa de Grand Coulee, legiões de jovens alemães compareciam a outro grandioso canteiro de obras públicas, em Berlim. Desde que Adolf Hitler lá estivera, no outono de 1933, os 130 hectares do Reichssportfeld haviam sido radicalmente transformados. O hipódromo fora demolido e mais de 500 empresas contratadas pelo Estado nazista trabalhavam na preparação do local para os Jogos Olímpicos. No intuito de empregar a maior quantidade possível de homens, Hitler decretara que praticamente todo o trabalho devia ser feito manualmente, mesmo aqueles que as máquinas pudessem realizar de maneira mais eficiente. Exigia-se, no entanto, que os trabalhadores fossem “cidadãos alemães de raça ariana, obedientes e não sindicalizados”.

Tudo ali era monumental. A grande estrutura do Estádio Olímpico, cujo piso ficava 12 metros abaixo do nível do solo natural, já fora escavada e nivelada, e o campo, semeado com grama verde e exuberante. Cento e trinta e seis pilares quadrados uniformemente espaçados haviam sido erguidos no perímetro para formar a futura colunata de dois pavimentos. Fôrmas para 72 fileiras de assentos – o suficiente para acomodar 110 mil pessoas – já estavam instaladas para receber 17 mil toneladas de concreto. Sete mil e trezentas toneladas de chapas metálicas estavam sendo soldadas. Trinta mil metros cúbicos de pedra natural haviam sido trazidos ao

canteiro, onde centenas de pedreiros munidos de martelos e talhadeiras já trabalhavam no revestimento externo do estádio com elegantes placas de calcário da Francônia, de cor marfim. Os estádios de hóquei, natação e equitação, o imenso e monolítico salão de exposições, o ginásio, o anfiteatro grego, as quadras de tênis, os restaurantes e os vários edifícios administrativos já se encontravam, todos, em estágios diversos de execução. Assim como o estádio, a maioria das construções seria revestida de pedra natural, toda ela proveniente da própria Alemanha – calcário da Francônia, basalto das montanhas Eifel, granito e mármore da Silésia, travertino da Turíngia e alabastro da Saxônia.

A oeste do estádio, uma vasta esplanada – o Maifeld – já fora nivelada, assim como iniciada sua soberba torre de calcário. Uma vez concluída, ela alcançaria 75 metros de altura. O grande sino que iria abrigar traria em sua borda inferior, entre duas suásticas, uma inscrição com os dizeres: “*Ich Rufe die Jugend der Welt!*” – “Eu convoco a juventude do mundo!”. E a juventude viria, de fato. Primeiro para os Jogos Olímpicos, depois com outra finalidade. Cerca de 10 anos mais tarde, nos desesperados dias finais do Terceiro Reich, centenas de garotos da Juventude Hitlerista – meninos de não mais que 10 ou 11 anos – estariam ao pé da torre do sino, em meio aos escombros dos edifícios que ora se construía, atirando contra rapazes russos em geral não muito mais velhos do que eles. Foi contra essa mesma torre que, enquanto Berlim ardia à sua volta, muitos garotos alemães – os que choravam, os que se recusavam a atirar e os que tentavam se render – foram fuzilados a mando de seus oficiais.

Vinte e quatro quilômetros a sudeste, na bela e arborizada comunidade lacustre de Grönau, já estavam em curso os preparativos para as competições olímpicas de remo, canoagem e caiaque. Grönau ficava na margem oeste do lago Langer, um lago longo e estreito formado pelo rio Dahme no exato ponto em que os subúrbios de Berlim começavam a dar lugar às amplas pradarias e bosques fechados do sudeste da cidade. Havia muito que as águas intensamente azuis do lago Langer eram a meca dos esportes aquáticos da capital. Ali se disputavam regatas de remo e vela desde a década de 1870. O próprio kaiser Guilherme II mandara erguer em Grönau um esplêndido palácio de verão para que a família imperial pudesse acompanhar as competições e, eventualmente, praticar esses esportes. Em 1925, dezenas de clubes de remo tinham sede em Grönau e seu entorno, entre os quais alguns de afiliação exclusivamente judaica, outros de afiliação exclusivamente ariana e muitos de pacífica afiliação mista. Remadores de ambos os sexos eram aceitos nesses clubes desde 1912, embora as normas do vestuário feminino exigissem roupas bastante desconfortáveis para a prática do esporte – botas de cano alto, saias longas e blusas de mangas compridas firmemente cingidas ao pescoço.

Por ocasião do Campeonato Europeu de Remo de 1935, construiu-se na beira do lago uma grande tribuna coberta com capacidade para 7.500 espectadores e, um

pouco a leste, um extenso talude gramado para 10 mil pessoas em pé. Para os Jogos Olímpicos, o governo planejava acrescentar, na margem oposta, um grande setor de arquibancadas de madeira sobre a água. Nesse ínterim, pedreiros e carpinteiros trabalhavam na construção de uma nova e imponente garagem de barcos junto às tribunas permanentes – a Haus West – para se somar às duas já existentes – a Haus Mitte e a Haus Ost. Nenhuma delas se parecia em nada com as garagens a que Joe e seus companheiros estavam habituados – o velho hangar de hidroaviões de Seattle e os precários barracões de Poughkeepsie. As de Berlim eram imponentes e modernas construções de alvenaria com cobertura de telhas vermelhas. Juntas, elas ofereceriam 20 vestiários independentes, 4 banheiros com 20 chuveiros de água quente, abrigo ao nível do solo para 97 barcos de corrida e salas equipadas com mesas de massagem para os remadores exauridos. Durante os Jogos, a Haus West, mais próxima da linha de chegada, abrigaria os serviços administrativos, com salas especialmente reservadas para repórteres, equipamento de rádio, telétipos, telefones, laboratórios para revelação rápida de filmes e um escritório aduaneiro para auxiliar a imprensa internacional em questões de imigração e alfândega. A Haus West teria também um amplo terraço no segundo pavimento com visão total do percurso, o posto de observação de onde os homens mais poderosos da Alemanha assistiriam às provas olímpicas e o palco onde eles se apresentariam ao resto do mundo.

Em meados de setembro, Joe retornou de Grand Coulee com dinheiro suficiente para mais um ano na universidade – se fosse econômico. Fez uma breve visita a Sequim para ver os McDonald e os pais de Joyce e retornou imediatamente a Seattle para ficar perto da namorada. Ela largara abruptamente o emprego em Laurelhurst naquele verão, depois que o juiz para quem trabalhava a perseguiu, certa tarde, ao redor da mesa de jantar, querendo serviços não previstos no contrato. Arranjou emprego rapidamente com outra família das redondezas, mas não teve um bom começo. Logo no primeiro dia a Sra. Tellwright, a dona da casa, pediu-lhe que preparasse um pato com laranja para o jantar. Joyce ficou desnorteada. Na cozinha, não passava de uma garota da roça, mais afeita a frango frito e bolo de carne. Querendo impressionar, fez o melhor que podia, mas o resultado parece ter sido infeliz, senão intragável. Na primeira mordida a Sra. Tellwright fez uma careta, abaixou o garfo e disse: “Acho que umas aulas de culinária lhe cairiam bem, mocinha.” Esse foi o início de uma longa e feliz amizade. A Sra. Tellwright não só pagou um curso de culinária para Joyce como fez o curso com ela. Durante alguns anos, as duas passaram muitas horas agradáveis lado a lado na cozinha.

Joe e Joyce estavam, porém, preocupadíssimos com algo mais sério do que pato com laranja. No dia em que Joe foi atrás de seu pai na confeitaria, Harry mencionara, enquanto lanchavam no banco do carro, que Thula e ele haviam passado boa parte do verão em longas excursões – “piqueniques”, em suas palavras – a vários lugares do estado, principalmente seus antigos lugares preferidos no Leste.

A princípio, Joe achou aquilo bastante normal e até conveniente. Significava que poderia visitar seus meios-irmãos sem que Thula o expulsasse da casa. Mas na primeira vez que, numa dessas ocasiões, ele e Joyce passaram por lá, descobriram que Harry e Thula estavam fora havia três dias, deixando Harry Jr., Mike, Rose e Polly sozinhos, sem supervisão e praticamente sem comida. Harry Jr., o mais velho, agora com 13 anos, disse que seus pais haviam levado uma panela de pressão cheia de carne cozida, batatas e legumes, juntado um pão e uns enlatados, e saído em excursão ao lago Medical, onde começaram a namorar. Não sabia ao certo quando iriam voltar. Nesse meio-tempo, ele e os irmãos haviam praticamente limpado os armários em busca de algo pra comer.

Joe e Joyce levaram os quatro para tomar sorvete e foram em seguida a uma mercearia comprar os itens básicos que faltavam em casa. No dia seguinte, Joe foi fazer uma inspeção e viu que Harry e Thula já haviam voltado. Mas não conseguiu entender o que eles estavam pensando da vida. Parece que o verão inteiro tinha sido assim.

Thula Rantz estava tendo um belo verão. Sua estrela finalmente começara a brilhar. Depois que Harry se estabilizou no emprego da Golden Rule, ela passou a ter bastante tempo para se dedicar ao violino e colher os frutos dos anos de prática obstinada na cabana de Idaho e na casa inacabada de Sequim. Conseguiu uma audição em Los Angeles com ninguém menos do que Fritz Kreisler, um dos maiores violinistas do século XX.

Austriaco, filho do médico de família de Sigmund Freud, aos 7 anos Kreisler foi o mais jovem estudante admitido no Conservatório de Música de Viena, o que lhe conferiu, três anos depois, sua prestigiosa medalha de ouro. Entrou depois para o Conservatório de Paris, onde estudou com Joseph Massart e Léo Delibes. Daí para o estrelato foi um passo. Foram décadas de carreira se apresentando para grandes plateias nas mais consagradas salas de concerto do mundo – em Berlim, Viena, Paris, Londres e Nova York – e gravando para os mais importantes selos fonográficos da Europa e dos Estados Unidos. Gravemente ferido na Primeira Guerra Mundial, sobreviveu para fazer uma carreira ainda mais ilustre como maestro. Quando os nazistas tomaram o poder, em 1933, jurou jamais se apresentar novamente na Alemanha. Tornou-se cidadão francês e acabou se mudando para os Estados Unidos.

Thula voltou eulante de sua audição em Los Angeles. Segundo ela, Kreisler a definira como “a melhor violinista que já ouvira”. Não significava ainda um lugar numa grande orquestra, mas abria essa possibilidade. De toda forma, era o ponto alto da vida de Thula até então, uma confirmação daquilo em que seus pais e ela própria sempre haviam acreditado. E lhe conferia, sim, certo grau de celebridade, pelo menos na cidade. Naquela primavera e no verão, a rádio KOMO de Seattle levou ao ar uma série de apresentações suas ao vivo que deram a milhares de pessoas um vislumbre do seu talento. Agora, com um futuro por construir e o

salário regular do trabalho de Harry, Thula estava determinada a celebrar a vida.

Joe retornara ao cotidiano da garagem e tentava entrar em forma para a temporada. Johnny White e Chuck Day fizeram o mesmo, trazendo ainda no corpo a poeira e o bronzado de Grand Coulee. Os três abriam largos sorrisos e eram crivados de perguntas dos colegas sempre que falavam de um lugar misterioso chamado rua B.

Al Ulbrickson também estava de volta. Como previra Royal Brougham em junho, e para alívio de Joe e seus companheiros, os rumores de sua demissão provaram-se prematuros. Qualquer movimento que pudesse ter existido nesse sentido depois de Poughkeepsie e Long Beach se havia evaporado ou ao menos ficado em suspenso durante as férias. A verdade era que a direção do programa não acreditava poder fazer melhor, não com a miséria que pagava a Ulbrickson. Não estava claro, porém, por quanto tempo mais continuariam a fazê-lo.

Ao se levantar bem cedo em um dia de setembro, a esposa de Ulbrickson, Hazel, encontrou-o já desperto, de pijama, batucando furiosamente alguma coisa em sua velha máquina de escrever com uma expressão grave e determinada. Quando terminou, ele arrancou o papel da máquina, girou a cadeira e deu-lhe para ler. Era uma carta ao *The Seattle Times*. Sua essência era uma declaração simples e ousada – a guarnição de oito com timoneiro da Universidade de Washington conquistaria a medalha de ouro dos Jogos Olímpicos de Berlim em 1936. Hazel ergueu os olhos do documento e o encarou, espantada, achando que ele havia perdido a cabeça. O Ulbrickson que ela conhecia jamais dava esse tipo de declaração; aliás, raramente dizia qualquer coisa – a ela própria e muito menos aos jornais – que mesmo remotamente indicasse seus sonhos e esperanças. Então Ulbrickson se levantou da cadeira, dobrou o documento e colocou-o num envelope endereçado ao jornal. Atravessara, assim, uma espécie de fronteira. Disse a Hazel que, se era para continuar no remo, não poderia haver segundo lugar naquele ano – em Poughkeepsie ou onde quer que fosse. Dessa vez seria tudo ou nada. Como explicou à esposa, era improvável que voltasse a ter um dia pupilos do calibre dos que se apresentariam no outono. Se não vencesse com eles, se não achasse a combinação certa, se não conseguisse ir a Berlim buscar a medalha de ouro, deixaria de ser treinador de remo no fim da temporada.

Em 10 de setembro, Ulbrickson se reuniu com jornalistas na garagem. Nada lhes disse sobre a promessa que fizera a Hazel, mas deixou claro o que acreditava estar em jogo na temporada que se iniciava. Calmo, comedido, sem nenhum exagero, disse que ele e seus rapazes teriam que enfrentar “a competição mais dura que o país já testemunhara, pelo direito de portar a bandeira dos Estados Unidos em Berlim... Temos nossas ambições. A partir do dia da apresentação, os remadores de Washington só terão em mente uma coisa: as eliminatórias olímpicas”. Disse estar plenamente consciente de suas poucas chances, que todos sabiam que a Califórnia

levava vantagem, mas, concluiu, “ninguém irá preso por tentar”.

Ulbrickson sabia perfeitamente que falar era uma coisa, fazer era outra. Para alcançar seus objetivos teria que mobilizar todos os seus recursos e tomar decisões difíceis. Teria que fechar os olhos para as simpatias pessoais e trabalhar até com quem não gostava; ser mais esperto que Ky Ebricht – por si só um imenso desafio; arranjar financiamento naquele que já vinha se desenhando, uma vez mais, como um ano de vacas magras; e fazer melhor uso daquilo que era, talvez, o seu maior trunfo: George Pocock.

Al e Hazel Ulbrickson costumavam jantar com George e Frances Pocock na casa de um ou do outro casal. Depois da refeição, os dois homens passavam horas a fio falando de remo: projetos de barcos, técnicas de regulação, estratégias de corrida, vitórias e derrotas passadas e pontos fortes e fracos das outras equipes e dos treinadores. Para o reticente Ulbrickson, conversar com o inglês era uma oportunidade de relaxar, de se abrir e fazer confidências, de fazer graça dos acontecimentos na garagem e de fumar um ou outro cigarro fora da vista dos rapazes. Mais que tudo, era uma oportunidade de fazer o que os treinadores de Washington vinham fazendo desde 1913: aprender com Pocock fosse uma oportuna citação de Shakespeare, o melhor sequenciamento de uma corrida ou o funcionamento da mente de um remador. Naquele início de temporada olímpica, a conversa inevitavelmente convergia para os rapazes que Ulbrickson teria à sua disposição.

A busca bem-sucedida pelo ouro olímpico exigiria encontrar nove jovens de força excepcional, graça, resistência e acima de tudo força mental. Eles teriam que remar quase impecavelmente em corridas longas e curtas, sob todos os tipos de condições. Teriam que conviver bem lado a lado por semanas a cada viagem – comendo, dormindo e remando sem que pudessem surgir atritos entre eles. Teriam que competir sob imensa pressão psicológica no palco mais importante do esporte, diante do mundo inteiro.

Certa noite naquele outono, o assunto Joe Rantz veio à tona. Fazia um ano que Ulbrickson vinha estudando Joe, desde que Tom Bolles o alertara de que o rapaz era melindroso e irregular, que havia dias em que remava com perfeição – suave, fluido e potente como se fizesse parte do barco e fosse um só com o remo e a água – e outros em que era uma negação absoluta. Desde então, Ulbrickson tentara de tudo: o repreender, o incentivar, o rebaixar, o reabilitar. Mas estava longe de compreender seu mistério. Algo se ocultava em sua alma, algo que ele precisava superar para que pudesse realizar todo o seu potencial. Naquela noite, recorreu a Pocock. Pediu que conversasse com ele, tentasse entendê-lo e, se possível, “consertá-lo”.

Poucos dias depois, numa manhã clara e radiante de setembro, Pocock começara a subir a escada da oficina quando viu Joe fazendo abdominais sobre um banco nos

fundos da garagem. Fez-lhe um sinal, disse que já o vira observando a oficina e perguntou se gostaria de dar uma olhada lá em cima. Joe quase saltou sobre a escada.

O sótão era claro e arejado, banhado pela luz matinal que se derramava de duas grandes janelas na parede dos fundos. O ar estava impregnado do cheiro agridoce do verniz marítimo e o chão, coberto de serragem e aparas de madeira. Sobre uma viga que ocupava quase toda a extensão do cômodo, repousava a estrutura de um barco de oito remadores ainda em construção.

Pocock começou explicando a utilidade de suas várias ferramentas manuais. Mostrou-lhe plainas com alças polidas por décadas de uso e lâminas tão afiadas e precisas que podiam extrair raspas de madeira finas e transparentes como papel de seda. Deixou-o manusear antigas grosas, verrumas, formões, lixas e marteletes de madeira que trouxera da Inglaterra. Algumas dessas ferramentas, disse, tinham um século. Explicou as variantes de cada tipo de instrumento e levou Joe até uma prateleira em que havia amostras das madeiras que usava – o macio e maleável *sugar pine*, o duríssimo abeto amarelo, o perfumado cedro, o claro freixo branco. Erguia no ar cada peça e a inspecionava, girando-a em suas mãos enquanto falava de suas propriedades e de como era importante a contribuição de cada uma na construção de um barco que ganhasse vida na água. Pegou, em seguida, uma longa prancha de cedro, passou a mão sobre ela, colocou-a sobre um cavalete, agachou-se numa das extremidades e apontou os anéis de crescimento anual. Joe já sabia alguma coisa sobre as propriedades do cedro e seus anéis da época em que trabalhara cortando telhas com Charlie McDonald. Mas ficou fascinado ao ouvir Pocock dizer o que significavam para ele.

Agachado ao seu lado, Joe examinava a madeira enquanto ouvia atentamente. Pocock explicou que os anéis dizem mais do que a idade da árvore; eles contam a história da sua vida, mesmo que ela tenha 2 mil anos. A variação da espessura é prova de uma sucessão de anos difíceis e outros anos de fartura e rápido crescimento. As cores diferentes falam dos vários tipos de solo e minerais que suas raízes encontraram, ora pobres e inóspitos ora ricos e nutritivos. Defeitos e irregularidades dizem que a árvore suportou incêndios, relâmpagos, vendavais e infestações – e mesmo assim continuou a crescer.

Joe ficou hipnotizado com a explicação. Mas não era apenas o que o inglês estava dizendo que o fascinava, nem a cadência suave e natural da sua voz, e sim a serena reverência com que falava da madeira, como se houvesse algo sagrado nela. Segundo Pocock, a madeira fala de sobrevivência, de superação, de vitória sobre as adversidades, mas também ensina algo sobre o motivo de buscarmos, antes de tudo, sobreviver; fala da beleza infinita e da graça eterna, coisas maiores e mais grandiosas do que nós mesmos; e ensina algo sobre a razão de estarmos aqui. “Eu posso fazer um barco, é claro”, disse, e acrescentou, citando o poeta Joyce Kilmer, “mas só Deus pode fazer uma árvore.”

Afastou a prancha e pegou uma tábua de cedro reduzida à espessura de um centímetro para o revestimento de um barco. Flexionou a madeira e pediu que Joe o imitasse. Falou sobre o arqueamento e a vida que ele transmitia ao barco quando a madeira era tensionada. Discorreu sobre a força subjacente às fibras do cedro e como elas, com a sua resiliência, davam à madeira a capacidade de recuperar a sua forma original, plena e intacta; disse também que, sob efeito do vapor e da pressão, elas podiam assumir uma nova forma e conservá-la para sempre. A capacidade de ceder, de se curvar e de se acomodar é às vezes uma fonte de força, tanto na madeira quanto nos homens, desde que guiada pela resolução interior e por princípios.

Pocock levou Joe até uma das extremidades da viga sobre a qual vinha construindo a estrutura de um novo barco. Inclinou-se, fechou um dos olhos, mirou ao longo da quilha de pinho e convidou Joe a fazer o mesmo. “Tem que ser perfeita”, disse. “Tem que ser rigorosamente reta ao longo dos 19 metros de comprimento do barco. Um centímetro de diferença para um lado ou para o outro, e o barco não ficará perfeito. E essa perfeição só pode provir do construtor, do cuidado com que ele exerce seu ofício, de quanta paixão coloca nele.”

Parou um momento, afastou-se da estrutura e pôs as mãos nos quadris para apreciar cuidadosamente o trabalho que fizera até ali. Disse que a arte de construir um barco é como uma religião. Não basta dominar os detalhes técnicos. É preciso entregar-se a ele espiritualmente; render-se totalmente. Quando o construtor termina e manda o barco embora, tem que sentir que deixou para trás, para sempre, um pouco de si, um pedaço do seu coração. Virou-se para Joe e concluiu: “O remo é assim. Boa parte da vida é assim, pelo menos as partes que realmente importam. Entende o que quero dizer, Joe?” Um pouco nervoso, sem saber se havia de fato entendido, Joe fez que sim com a cabeça timidamente e desceu para a garagem. Ainda pensando no assunto, retomou seus abdominais.

Em setembro daquele ano o Partido Nazista realizou seu sétimo congresso anual em Nuremberg, com um tema desconcertante – “O Congresso da Liberdade” –, e a presença, uma vez mais, de centenas de milhares de camisas-negras e membros das tropas de assalto. Uma vez mais, também, Leni Riefenstahl, agora com 33 anos e firmemente estabelecida como cineasta favorita do Führer, estava lá para documentar o espetáculo – embora o único filme a vir a público tenha sido um curta-metragem ilustrativo dos jogos de guerra que Hitler encenou para dramatizar o desafio à proibição do rearmamento alemão pelo Tratado de Versalhes. Anos mais tarde, depois da guerra, Lenialaria o mínimo possível sobre sua participação no Congresso da Liberdade. A essa altura, ele era lembrado menos pelos jogos de guerra do que pelo que aconteceu na noite de 15 de setembro.

O congresso atingiu o seu clímax quando, nessa noite, Adolf Hitler apareceu diante do Reichstag, o parlamento alemão, para apresentar três novas leis. O Reichstag se reuniu em Nuremberg pela primeira vez em 1543, para aprovar – e

fazer da aprovação um espetáculo público – uma lei tornando a suástica, o emblema do partido nazista, a bandeira oficial da Alemanha. As duas outras leis, pelas quais o congresso de 1935 seria para sempre lembrado e das quais Riefenstahl tentou, mais tarde, distanciar-se, eram a Lei de Cidadania do Reich e a Lei da Proteção do Sangue e da Honra Alemães.

A primeira definia como cidadão do Reich qualquer alemão “de sangue alemão ou afim” que “demonstrasse, por sua conduta, estar disposto e apto a servir fielmente ao povo alemão e ao Reich”. Por omissão, qualquer natural de sangue não “alemão ou afim” ficava relegado ao status de súdito do Estado. O objetivo era destituir os judeus alemães da cidadania alemã e de todos os direitos a ela associados a partir de janeiro de 1936. A segunda lei proibia o casamento entre judeus e não judeus, anulava tais casamentos realizados à revelia mesmo no estrangeiro, proibia relações sexuais extraconjugais entre judeus e não judeus e proibia que os judeus empregassem em suas casas mulheres alemães de menos de 45 anos e exibissem a recém-ungida bandeira nacional. E isso, como se veria mais tarde, era só o começo. Nos meses e anos seguintes, o Reichstag aprovaria dezenas de outras leis limitadoras dos mais diversos aspectos da vida dos judeus alemães. Na prática, acabaria proibido ser judeu.

A vida dos judeus alemães já se tornara quase insuportável ainda antes da promulgação das Leis de Nuremberg. Desde a subida do Partido Nazista ao poder em 1933, os judeus haviam sido excluídos – pela lei, pela intimidação e pela violência física – do serviço e das funções públicas, de profissões como medicina, direito e jornalismo, da bolsa de valores e de uma grande variedade de lugares públicos e privados. Em todas as cidades alemãs, grandes e pequenas, cartazes proclamando: “*Juden unerwünscht*” – “judeus não são bem-vindos” – haviam aparecido nas portas de hotéis, farmácias, restaurantes, piscinas públicas e lojas de todos os tipos. Firms de propriedade de judeus foram alvo de boicotes maciços patrocinados pelo Estado. Em 1935, talvez a metade dos judeus alemães já tivesse perdido seus meios de subsistência.

Essa situação era notória em todos os lugares da Alemanha, mesmo os mais tranquilos e bucólicos. Quando as tílias e bétulas das margens do lago Langer, em Grönuau, começaram a ficar amarelas e vermelhas naquele outono, os sócios dos muitos clubes de remo da região ainda se encontravam no início da manhã e nos fins de semana, como era seu costume havia décadas, para remar nas águas azuis do lago, de um lado para outro do percurso das regatas. Depois de um bom exercício, se reuniam no *gaststätten* local para consumir pretzel com cerveja ou se espalhavam nos gramados em frente às garagens para observar o andamento das novas instalações olímpicas.

Abaixo da superfície, porém, muita coisa havia mudado em Grönuau. Parte substancial do antigo convívio desaparecera. O grande clube judeu de remo Helvetia fora proibido de funcionar em 1933 e, mais recentemente, os clubes com afiliações

mistas de judeus e não judeus haviam sido ameaçados de dissolução se não expurgassem seus quadros de sócios. Alguns clubes exclusivos menores continuavam a existir discretamente, mas, agora que os judeus já não eram cidadãos, eles e seus sócios estavam permanentemente sujeitos aos caprichos dos funcionários locais do Partido Nazista – a qualquer momento os clubes poderiam ser invadidos, fechados e ter todo o seu equipamento confiscado.

Muitos começavam a dar as costas a vizinhos e companheiros de guarnição com quem haviam remado a vida inteira. Riscavam-se nomes das listas. Afixavam-se avisos de proibição nas portas das garagens de barcos. Trancavam-se portas. Trocavam-se chaves. Nos agradáveis campos ao redor de Grünau, casas grandes e confortáveis de propriedade de comerciantes e profissionais judeus – vários deles ricos e precavidos o bastante para arranjar um jeito de sair da Alemanha – foram fechadas com tábuas ou alugadas a famílias alemãs por uma fração de seu valor.

Nos Estados Unidos, a proposta de boicote aos Jogos Olímpicos de 1936 vinha sendo cozinhada em fogo brando desde a chegada dos nazistas ao poder em 1933. Agora, em algumas partes do país, o caldo começava a ferver.

Em Seattle, Al Ulbrickson adiou a apresentação dos veteranos para 21 de outubro. Precisava de mais tempo para estudar as peças no tabuleiro, para montar uma estratégia rumo ao objetivo olímpico antes de começar a movê-las.

Isso deu a Joe algumas semanas para se dedicar a suas aulas na faculdade e passar mais tempo com Joyce sempre que ela podia tirar um dia, ou algumas horas, de folga. Nas longas e sonolentas tardes de fim de semana, de ar translúcido e impregnado do cheiro de folhas queimadas, eles passeavam de canoa até a baía Portage. Iam a jogos de futebol americano e aos bailes que se seguiam às partidas. Se Harry e Thula estivessem fora, iam até a casa da avenida Bagley, botavam os meios-irmãos de Joe dentro do Franklin, paravam na mercearia para comprar mortadela, pão dormido e leite e iam fazer um rápido piquenique no lago Green. Depois, voltavam correndo antes que Harry e Thula tivessem retornado. Nas noites límpidas e estreladas, iam ao centro da cidade ver as vitrines e falar de seu futuro casamento e das compras que um dia iriam fazer naqueles lugares. Nas tardes de domingo, iam ao cinema.

Quando Joyce não podia sair, Joe passava a maior parte de seu tempo livre na garagem. Com a disputa pelas vagas na 1^a guarnição ainda algumas semanas à frente e as tensões do ano anterior suavizadas, ele desfrutava da companhia de Johnny White, Chuck Day, Roger Morris e Shorty Hunt. Juntos, faziam ginástica, jogavam bola, saíam de improviso nos barcos, enfim, tudo o que era possível fazer para não precisarem falar sobre a próxima temporada.

No fim do dia, depois que os outros iam embora para suas casas ou seus empregos, Joe costumava ficar até a noite na garagem, tal como na primavera

anterior. Numa dessas noites, ao sair da sauna enrolado numa toalha, deu de cara com Stub McMillin, o grandalhão da posição cinco do 2^o barco do ano anterior, esvaziando latas de lixo com uma vassoura nas mãos. Deduziu que ele devia estar trabalhando como zelador da garagem. Devido à animosidade que havia entre os dois barcos, Joe nunca tivera nenhuma afinidade com McMillin. Agora, porém, vendo-o trabalhar, teve um surto de simpatia pelo rapaz. Estendeu-lhe a mão, puxou conversa e, finalmente, confidenciou-lhe seu bem-guardado segredo – ele próprio fazia um turno à noite como zelador na Associação Cristã de Moços.

Joe rapidamente descobriu que gostava muito de McMillin. Ele crescera em Seattle, em Queen Anne Hill, e era quase tão pobre quanto Joe. Vinha custeando seus estudos com todo e qualquer trabalho que aparecesse pela frente – cortar grama, entregar jornais, varrer o chão. Quando não estava remando, estudando ou dormindo, estava trabalhando por um salário que mal dava para se vestir e se alimentar. Joe se sentia à vontade ao lado de McMillin. Com ele, dava para baixar um pouco a guarda quando o assunto eram as próprias dificuldades financeiras. Não demorou para que começasse a ficar até mais tarde na garagem, quase todos os dias, ajudando McMillin com a limpeza para que ele pudesse ir mais cedo para casa estudar.

Às vezes, em vez de ajudar McMillin, no fim do dia Joe subia a escada dos fundos da garagem para ver se Pocock tinha tempo para conversar. Se ele ainda estivesse trabalhando, Joe se sentava num banco e, quase sem dizer nada, punha-se a observar o inglês, a estudar a forma como ele moldava a madeira. Quando Pocock terminava sua jornada, Joe o ajudava a guardar as tábuas e as ferramentas e varria para ele a serragem e as aparas de madeira espalhadas pelo chão. Pocock não fez mais nenhum discurso sobre a madeira, o remo e a vida como da primeira vez que tinham se falado. Agora ele parecia interessado em saber mais sobre Joe.

Certa tarde, perguntou-lhe como fora parar ali, na garagem de barcos. Uma pergunta curta e grossa, na opinião de Joe. A resposta veio hesitante, cautelosa, típica de quem não está acostumado a se revelar. Pocock insistiu, sondando-o com habilidade e delicadeza a respeito de sua família, de onde ele vinha e aonde queria ir. Com alguma dificuldade, Joe falou sobre sua mãe, seu pai e Thula, sobre Spokane, sobre a Mina de Ouro e Rubi e sobre Sequim. Pocock lhe perguntou do que gostava e do que não gostava, o que o fazia querer se levantar de manhã e do que tinha medo. Pouco a pouco chegou ao que mais queria saber. “Por que você rema? O que busca no remo, Joe?”

Pocock o instigava a falar, aprofundando pouco a pouco sua sondagem da alma do rapaz. Contava a seu favor o fato de ter perdido a mãe ele próprio, seis meses depois de nascer. Poucos anos mais tarde, faleceu também a segunda esposa de seu pai, de quem tampouco se lembrava. Sabia o que era crescer num lar sem mãe. Conhecía o vazio que isso deixava no coração de uma criança, o impulso incessante de querer preenchê-lo, a saudade sem fim.

Pouco a pouco, Pocock ia se aproximando da essência de Joe Rantz.

No dia 21 de outubro, quatro guarnições de remadores veteranos se reapresentaram. As rivalidades, animosidades e inseguranças da temporada anterior irromperam de imediato. A tensão no amplo recinto da garagem era palpável e Ulbrickson não fazia nenhum esforço para apaziguá-la.

Dessa vez não houve palavras inflamadas. Não eram necessárias. Todos sabiam exatamente o que estava em jogo na temporada. Ulbrickson reuniu os rapazes na rampa, apertou o nó da gravata e fez uma série de afirmações diretas: a não ser no período imediatamente anterior às corridas do Dia do Formando, este ano não haveria necessariamente barco de segundanistas, 2^o barco e 1^o barco, nem qualquer barco formado exclusivamente por rapazes de alguma classe. Poderia haver, eventualmente, disputas entre barcos com suas antigas configurações, mas de modo geral ele iria mesclar os rapazes de acordo com sua percepção, fazendo experiências até encontrar uma guarnição que fosse claramente superior às outras. Enquanto não encontrasse a combinação ideal, seria cada um por si. E, desde o início, além das provas mais longas, eles iriam disputar corridas rápidas de 2 mil metros. Para ganhar em Poughkeepsie e Berlim era preciso formar um barco que fosse veloz nas provas rápidas e resistente nas longas – um barco singular como o que Ky Ebright levava a Poughkeepsie e Long Beach na primavera anterior e que, sem dúvida, estaria de volta na primavera seguinte.

Ulbrickson dispunha de um material formidável, quase alquímico, para trabalhar – os excepcionais calouros de Tom Bolles campeões do ano anterior, agora segundanistas; a guarnição já veterana de Joe, ainda invicta; e alguns excepcionais rapazes do 2^o barco do ano anterior. E as ruminações de Ulbrickson no mês de setembro já pareciam estar rendendo dividendos. Depois das horas de reflexão dedicadas às suas escalas iniciais e dos primeiros dias de treino, duas das novas guarnições vinham se mostrando particularmente promissoras. A primeira era basicamente formada ao redor do núcleo dos calouros do ano anterior: o vigoroso Don Hume na voga, Gordy Adam na posição sete, William Seaman na seis e Johnny White na quatro. O único membro da antiga guarnição de Joe nesse primeiro barco cheio de potencial era Shorty Hunt, na posição dois. O outro barco promissor tinha três ex-companheiros de guarnição de Joe: Bob Green na posição seis, Charles Hartman na dois e Roger Morris na proa. Joe Rantz não estava em nenhum dos dois. Nas duas semanas seguintes ele se alternou entre os dois outros barcos, remando forte, mas dando sinais de esmorecimento ante a dureza da concorrência.

Não era apenas a escalação dos barcos que consumia Joe naquele outono, nem a crescente convicção de que conquistar a vaga para Berlim era a tarefa mais difícil que já enfrentara na vida: ele, como a maioria dos remadores de alto desempenho,

sentia-se atraído por objetivos difíceis. Nunca havia recusado um bom desafio. De certa forma, era por isso mesmo que remava.

O que o consumia nessa ocasião não era tanto o medo de fracassar, mas um insidioso sentimento de perda da tranquila camaradagem que forjara ao longo de dois anos remando – e vencendo – com seus colegas de classe. Sentia falta de Shorty Hunt no assento atrás do seu, sussurrando: “Não se preocupe, Joe. Eu lhe dou cobertura” sempre que Ulbrickson o repreendia. Sentia falta do companheirismo fácil, embora quase mudo, criado desde o dia da apresentação dos calouros, com o brusco e sarcástico Roger Morris. Nunca havia se dado conta de como era importante tê-los no mesmo barco. Estava surpreso e magoado por descobrir que perdera algo que nem sabia ter. O mesmo sentimento o invadia a cada vez que via seu novo amigo de Grand Coulee – Johnny White – e Shorty Hunt passarem por ele em outro barco, agora parte de uma guarnição firmemente determinada a derrotar a sua. Quando foi abandonado em Sequim, prometera a si mesmo jamais permitir que sua felicidade e seu amor-próprio dependessem de quem quer que fosse – Joyce inclusive. Agora começava a perceber que era exatamente isso o que estava fazendo, com os dolorosos resultados de sempre. Não era o que esperava que acontecesse e não estava preparado para isso. De repente, o chão parecia fugir sob seus pés.

Foi então que, com poucos dias de temporada, o chão que parecia fugir se abriu sob seus pés. Em 25 de outubro, ao retornar à garagem depois de um longo e exaustivo treino sob chuva e frio, deu de cara com Fred, seu irmão, à sua espera na plataforma, debaixo da chuva, com uma cara pálida e um olhar consternado sob a aba do chapéu. Recebera um telefonema de Harry do hospital e ainda tivera que passar na casa da avenida Bagley para contar às crianças. Thula falecera – de septicemia decorrente de uma obstrução intestinal.

Joe ficou estarelecido. Sem uma ideia clara da natureza do seu sentimento por Thula, não sabia o que pensar nesse momento. Por mais patético que parecesse, ela era o que de mais parecido com uma mãe havia em sua vida desde os 3 anos. Havia tido bons momentos juntos em Spokane, sentados, no frescor da noite, no balanço do quintal e reunidos em volta do piano para cantar. Ao longo de todos aqueles anos, ele refletira muitas vezes sobre o que poderia ter feito para melhorar as coisas quando seus problemas de relacionamento começaram – se poderia ter se esforçado mais para entendê-la, para solidarizar-se com sua difícil situação, quem sabe enxergar ao menos um pouco do que seu pai via nela. O fato, infelizmente, era que não teria a chance de lhe mostrar seu valor. Mas descobriu, também, que seu pesar tinha limites, que seu sentimento por ela não ia além de certo ponto. Preocupava-se com seu pai, e ainda mais com seus meios-irmãos. Se havia uma coisa que Joe conhecia muito bem era a vida de uma criança órfã de mãe.

Na manhã seguinte, foi à casa da avenida Bagley. Bateu de leve na porta da frente. Como ninguém atendia, decidiu tentar a porta dos fundos por um caminho

ladeado de hortênsias. Lá, encontrou o pai e as crianças sentados ao redor de uma mesa de piquenique armada sobre a grama úmida. Harry preparava um jarro de refresco de cereja, o predileto das crianças. Sem dizer nada, Joe sentou-se à mesa com eles e examinou seus rostos. Os olhos de Rose e Polly estavam vermelhos. Os de Mike também. Harry Jr. trazia um ar perdido e cansado, como se não tivesse dormido direito. O pai parecia profundamente triste e, de súbito, muito mais velho.

Joe disse ao pai que sentia muito. Harry serviu-lhe um copo de refresco e se sentou, exausto.

Falaram, então, um pouco sobre a vida de Thula. Joe, ciente de que as crianças o observavam por sobre os copos de refresco, cuidou de discorrer sobre coisas de que se lembrava com carinho. Harry contou sobre a viagem que haviam feito recentemente ao lago Medical, mas, emocionado, teve que parar. No geral, porém, Joe o achou relativamente sereno para quem acabara de perder, pela segunda vez, uma jovem esposa. Dessa vez não demonstrava nenhuma ânsia de ir se refugiar no Canadá ou em qualquer outro lugar. Parecia, ao contrário, estar cogitando algum tipo de resolução pessoal.

Finalmente, virou-se para Joe e disse: “Filho, tenho um plano. Vou construir uma casa onde possamos viver todos juntos. Quando estiver pronta, quero que você volte a morar conosco.”

Joe ficou perplexo com essa declaração. O que dizer? Desconfiado, balbuciou uma resposta evasiva. E continuaram a falar sobre Thula. Joe disse às crianças que dali para a frente iria regularmente fazer-lhes companhia. A verdade, porém, é que retornou à associação cristã esmagado por uma avalanche de sentimentos entrelaçados de confusão, ressentimento e raiva.

Emocionalmente entorpecido por dentro e fisicamente entorpecido por fora – assim se encontrava Joe. Pelo terceiro ano consecutivo, um clima excepcionalmente frio e tempestuoso se abateu sobre Seattle logo após o início dos treinos. Em 29 de outubro, ventos de 80 quilômetros por hora varreram o litoral do estado. No lago Washington, barcos foram virados por rajadas de 50 quilômetros horários. Nessa mesma noite os termômetros marcaram temperaturas negativas e uma neve pesada começou a cair. Nove casas se incendiaram por conta da obstrução das chaminés. Nos sete dias seguintes a temperatura baixou sem cessar.

Nada disso impediu, porém, Al Ulbrickson de mandar seus quatro barcos ao lago Washington. Não havia mais tempo ruim para remar. Os rapazes treinavam batendo o queixo, os pés latejando de dor, as articulações dos dedos brancas como cera e as mãos tão geladas que mal dava para sentir o cabo do remo. O gelo pendia em filetes da proa, da ré e das braçadeiras dos barcos e se acumulava em camadas brancas e duras nas canas dos remos, aumentando-lhes o peso. A água que espirrava em suas roupas se transformava imediatamente em lascas de gelo e era preciso remar com os gorros puxados sobre as orelhas.

Treinavam-se remadas de meio trilho e um quarto de trilho. Num dia se faziam apenas sprints, no seguinte longas e extenuantes maratonas de 16 a 20 quilômetros. Ulbrickson, aparentemente alheio ao frio, os seguia em sua lancha urrando ao megafone. Quando os rapazes retornavam ao cais sob a escuridão e o frio intenso do fim da tarde, era preciso quebrar o gelo das forquetas para poder tirar os remos. Emborcavam, então, os barcos sobre as cabeças com os filetes de gelo curiosamente virados para cima e, com os músculos das pernas e dos braços totalmente contraídos pelo frio, saíam a trote pelo pier escorregadio e subiam, se arrastando, a rampa da garagem. Lá dentro, desabavam sobre os bancos uivando de dor e entravam o mais rápido possível na sauna para recuperar os movimentos.

Em meados de novembro o tempo abrandou, o que significava que se tornara frio e chuvoso conforme o padrão de Seattle para esse mês. Para os rapazes, no entanto, era quase tropical comparado ao que acabaram de passar. Ulbrickson anunciou, então, que encerraria a temporada de outono em 25 de novembro com uma disputa de 2 mil metros em condições de corrida. O resultado faria todo mundo saber o que os esperava na etapa mais longa e puxada que viria depois do recesso de fim de ano.

No dia 25, outra frente fria chegou. Interessado em testar a força das guarnições, Ulbrickson determinou aos timoneiros dos quatro barcos uma cadência máxima de 26 remadas por minuto para facilitar a observação. O resultado o deixou visivelmente satisfeito. Para os seus padrões, estava bastante alegre no encontro que teve com os jornalistas após o evento. “Temos um time mais forte que o da primavera de 1935. Dá para chegar com três bons barcos na disputa de janeiro.”

A mesma guarnição que dominara os treinos do outono – estruturada ao redor de um núcleo de quatro calouros do ano anterior – venceu por uma notável vantagem de três barcos com o tempo de 6m43s. Embora bem abaixo do que poderia ser considerado rápido para 2 mil metros, era muito bom para um teste em baixa voga. Em segundo lugar ficou o 2^o barco da temporada de outono – o que tinha o gigante Stub McMillin na meia-nau e Roger Morris na proa. O barco de Joe chegou em terceiro.

Fazia semanas que Joe remava com dificuldade – em especial desde o falecimento de Thula. Pouco depois ele recebeu uma carta de Sequim informando a morte de Charlie McDonald num acidente de automóvel. Foi um duro golpe. Charlie fora seu conselheiro e professor, o único adulto que ficou ao seu lado e lhe deu uma oportunidade quando todos lhe viraram as costas. A morte de Charlie deixou Joe impossibilitado de se concentrar em outra coisa que não fossem as suas perdas.

No fim da temporada de outono, sua mente quase nunca estava no barco, e isso transparecia em seu desempenho. Embora consolado pelo fato de Ulbrickson declarar à imprensa que a 3^a guarnição ainda estava na disputa, não podia deixar de se perguntar se aquilo era para valer. Até onde sabia, ninguém na lancha dos

treinadores sequer olhava para ele.

A verdade, porém, é que alguém o observava muito de perto. Joe notara que George Pocock vinha acompanhando os treinos na lancha de Ulbrickson naquele outono; o que não sabia era para quem ele dirigia o foco do seu binóculo.

Em 2 de dezembro, pouco mais de um mês depois da morte de Thula, Harry Rantz comprou um pedaço de terra no extremo norte do lago Washington por 2 mil dólares, bem ao lado da casa onde moravam Fred e Thelma. Então, com lápis e papel começou a projetar uma casa nova – que iria, uma vez mais, construir com as próprias mãos e na qual esperava ver Joe morando novamente com a família.

Poucos dias depois, em 8 de dezembro, no hotel Comodoro de Nova York, a União dos Atletas Amadores dos Estados Unidos pôs a voto uma resolução determinando o envio de uma comissão de três membros à Alemanha para investigar acusações de que os judeus estariam sofrendo maus-tratos em mãos nazistas. Apurados todos os votos – incluindo os fracionais – a resolução foi derrotada por 58,25 a 55,75. Assim se encerrava, depois de anos de luta, o último esforço sério dos Estados Unidos pelo boicote aos Jogos Olímpicos de Berlim. Sob certo aspecto, foi uma vitória dos milhares de jovens americanos que competiam por uma chance de participar das Olimpíadas. Mas foi também uma vitória dos aliados de Avery Brundage, presidente do Comitê Olímpico dos Estados Unidos, que lutaram com unhas e dentes contra o boicote. Acima de tudo, foi uma vitória de Adolf Hitler, que ficava assim sabendo até que ponto o mundo se dispunha a ser enganado.

Até poucos dias antes, mais exatamente no fim de novembro, o movimento pró-boicote avançara vigorosamente. No dia 21, 10 mil manifestantes antinazistas marcharam em Nova York, na hora do rush, escoltados pela polícia. Portando cartazes atrás de uma grande faixa com os dizeres: “A Federação Antinazista apela a todos os americanos que boicotem os Jogos Olímpicos da Alemanha nazista”, a austera manifestação – composta principalmente de judeus, católicos, líderes sindicais e professores universitários – desceu a Oitava Avenida até a rua 23 e dirigiu-se à praça Madison, onde mais de 20 oradores discursaram sobre o que vinha ocorrendo na Alemanha e a ocultação dos fatos pelos nazistas. Todos diziam ser inadmissível os Estados Unidos participarem dos jogos nessas condições.

Avery Brundage e seus aliados do Comitê Olímpico reagiram com veemência. Brundage acreditava fervorosamente no espírito olímpico e, em especial, no princípio de que a política não devia influenciar o esporte. Argumentava que seria injusto a política alemã privar os atletas americanos da oportunidade de competir num palco mundial. No entanto, com o agravamento da situação na Alemanha e a intensificação da campanha pelo boicote, muitos de seus argumentos começaram a mudar de aspecto. Em setembro de 1934, Brundage visitou a Alemanha para cumprir um breve roteiro por suas instalações esportivas, ocasião em que seus

anfitriões nazistas lhe asseguraram que os atletas judeus estavam recebendo tratamento digno. De volta aos Estados Unidos, Brundage declarou, em alto e bom som, que o clamor judaico era “muito barulho por nada”.

Não fora difícil, porém, para os nazistas enganarem Brundage, cujos pontos de vista pareciam – como os de muitos americanos de sua classe – impregnados de preconceitos antissemitas. Em 1929 ele escrevera um texto assustador sobre o provável advento de uma raça superior “fisicamente forte, mentalmente alerta e moralmente sã; uma raça insubmissível...”. Na luta contra o boicote, ele lançou mão de argumentos perturbadores, como o de que os judeus nem mesmo eram admitidos nos clubes de que ele próprio era sócio – como se um erro justificasse outro. Tal como os nazistas, costumava associar os judeus aos comunistas e, com frequência, punha todos os defensores do boicote no mesmo saco. Ao falar em público, ele e seus aliados costumavam distinguir americanos de judeus como se não fosse possível ser as duas coisas ao mesmo tempo. O mais importante, talvez, desses aliados, Charles H. Sherrill, ex-embaixador dos Estados Unidos na Turquia, que muitas vezes se declarara amigo dos judeus americanos, também visitara a Alemanha e presenciara o Congresso de Nuremberg de 1935 como convidado pessoal de Hitler. Nessa ocasião, que incluiu uma entrevista privada com o chanceler, ele ficou, como tantos outros visitantes dos Estados Unidos, hipnotizado pela força da personalidade do Führer e por suas inegáveis conquistas na recuperação da economia alemã. Ao retornar ao país com as mesmas vãs garantias oferecidas a Brundage, Sherrill passou a negar sistematicamente as evidências cada vez mais nítidas de que os judeus estavam sendo perseguidos na Alemanha e a lançar ameaças ambíguas em suas declarações “pró-judaicas”: “Tenho bons motivos para estar do lado dos judeus e por isso trago um alerta aos judeus americanos. Essa agitação olímpica contém um grande perigo (...) é quase certo que tenhamos uma onda de antissemitismo entre gente que nunca pensou nisso, mas que pode achar que 5 milhões de judeus estão usando 120 milhões de americanos para resolver seus problemas (...).” Mas o mais tortuoso dos argumentos contra o boicote foi apresentado pelo próprio Brundage: “Os esportistas deste país não irão tolerar o uso do imaculado esporte americano como meio de transplantar para os Estados Unidos os ódios do Velho Mundo.” Em outras palavras, o problema – os “ódios do Velho Mundo” – não estava sendo criado pelos nazistas, mas pelos judeus e seus aliados que se atreviam a protestar contra o que vinha acontecendo na Alemanha. Deliberadamente ou não, no fim de 1935 Brundage cruzou a linha que distinguia os enganados dos enganadores.

Entanto, a questão estava resolvida. Os Estados Unidos iriam aos Jogos Olímpicos de Berlim. Restava selecionar atletas dignos de levar a bandeira norte-americana ao coração do Estado nazista.

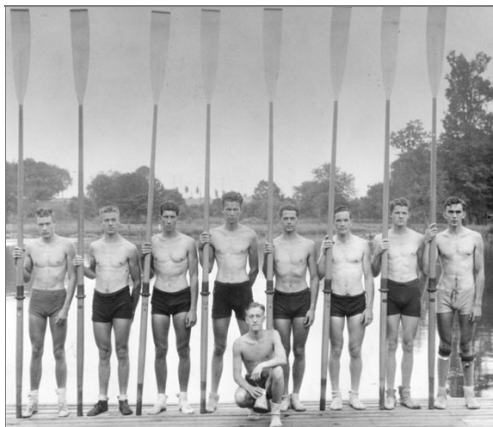
QUARTA PARTE



1936



Tocando o Divino



A 1^a guarnição de 1936

Da esquerda para a direita: Don Hume, Joe Rantz, Shorty Hunt, Stub McMillin, Johnny White, Gordy Adam, Chuck Day, Roger Morris. Ajoelhado: Bobby Moch



CAPÍTULO 13

Quando se pega o ritmo num oito com timoneiro, estar nele é puro prazer. Não é preciso muito esforço quando se pega o ritmo – a “sincronia”, como dizem. Já ouvi homens gritarem de prazer ao alcançar essa sincronia num “oito com”; é algo que a pessoa não esquecerá enquanto viver.

– George Yeoman Pocock

Na noite de 9 de janeiro, Al Ulbrickson reuniu os rapazes na garagem para lhes fazer uma clara advertência: quem se reapresentasse na segunda-feira seguinte teria “que estar disposto a enfrentar a temporada mais dura e importante da história do remo de Washington”. O tão aguardado ano olímpico chegara e Ulbrickson não queria que ninguém subestimasse o tamanho da empreitada e o preço a se pagar pelo direito de participar.

Quando Joe chegou à garagem naquela segunda-feira e olhou a lousa, foi surpreendido com a inclusão de seu nome na escalação do 1^o barco ao lado de Shorty Hunt e Roger Morris. Depois de remar todo o último outono no 3^o e no 4^o barco, não conseguiu entender o motivo dessa súbita promoção. Na verdade, não era uma promoção. Ulbrickson decidira reconstituir, parcial e temporariamente, as guarnições de 1935 para treinar em voga baixa e trabalhar os fundamentos nas semanas iniciais. “De modo geral”, disse, “os homens ficam mais receptivos a instruções quando trabalham com os colegas que conhecem melhor.” Quando comesçassem a remar em ritmo de corrida, ele desfaria os barcos e a disputa voltaria a ser cada um por si. Em outras palavras, a escalação inicial dos barcos não

significava nada.

E, assim, todos voltaram para a água. No restante de janeiro e início de fevereiro, treinaram remadas curtas de meio trilha e um quarto de trilha com foco na técnica, praticaram partidas e corrigiram falhas individuais, seis dias por semana. A cada poucos dias nevava sobre o lago Washington. Quando não nevava fazia dias claros, mas com muito vento e frio intenso. Eles remavam mesmo assim, alguns vestindo moletons surrados; outros, calções e gorros. A Universal Pictures veio filmá-los para a eventualidade de precisarem nas Olimpíadas. De vez em quando os barcos disputavam corridas curtas entre si. O 1^o barco nominal, o de Joe, continuava em terceiro e o terceiro, em primeiro. Ulbrickson anotou em seu diário que os rapazes do barco de Joe começavam bem, depois perdiam a sincronia, logo a recuperavam e a perdiam novamente, três vezes numa única corrida. Sua pegada era a pior dos três barcos principais.

Num dia nublado de fevereiro, Ulbrickson, já impaciente, tentava, de sua lancha, corrigir os problemas do barco de Joe quando viu George Pocock remando sozinho à distância. Imediatamente, mandou os rapazes pararem, desacelerou a lancha e pôs-se a observá-lo.

Ao notar o olhar distante de Ulbrickson, os rapazes se viraram para ver o que era e deram com a fantasmagórica figura de Pocock remando serenamente, quase sem esforço, em meio à névoa que caía sobre lago. Seu corpo magro e ereto deslizava no barco com fluidez, para a frente e para trás, sem hesitação nem solavancos. Os remos entravam e saíam da água sem o menor ruído, deixando na água escura um rastro brilhante.

Ulbrickson fez um gesto para que Pocock se aproximasse e, megafone em punho, bradou: “George, diga você a eles o que estou tentando explicar. Diga-lhes o que queremos fazer aqui.” Sem sair de seu barco, Pocock circundou lentamente o barco de Joe inclinando o tronco para falar calmamente com cada remador. Depois se afastou, acenando para Ulbrickson. A cena não durou mais que três minutos.

Ao comando de Ulbrickson – “Vão!” –, os rapazes direcionaram habilmente o barco, com pegadas e remadas rápidas e precisas. Daquele dia em diante, George Pocock passou a acompanhá-los na lancha dos treinadores sempre que podia, de sobretudo, cachecol e chapéu, tomando notas e dando sugestões ao treinador.

No geral, Ulbrickson estava bastante satisfeito. Apesar do mau tempo e do desempenho errático do barco número um, os treinamentos progrediam bem, com tempos bastante promissores para um início de temporada. Com o sangue novo da excepcional guarnição de calouros do ano anterior, repetia-se o problema do excesso de talento: era difícil distinguir o bom do ótimo e o ótimo do excelente. Mas, no fim de fevereiro, Ulbrickson começou a formar uma ideia consistente da composição do 1^o barco da Universidade – o barco para ir a Berlim –, ainda que não estivesse pronto para dizê-lo à imprensa e aos próprios rapazes. Enquanto estivessem

competindo entre si em igualdade de condições, eles provavelmente continuariam evoluindo. Uma coisa era óbvia, no entanto. Se algum barco de Washington chegasse às águas do lago Langer em meados daquele ano, era Bobby Moch quem estaria na popa com o megafone.

Com 1,70 metro de altura e 54 quilos, Moch tinha o tipo físico quase perfeito para um timoneiro. Na verdade, George Pocock projetava seus barcos para um desempenho ideal com um timoneiro de 54,4 quilos. Em geral, ser ainda menor era desejável, desde que o indivíduo tivesse força para guiar o barco. Assim como os jóqueis, os timoneiros faziam de tudo para controlar o peso – não comiam, tomavam laxantes, exercitavam-se compulsivamente e passavam longas horas na sauna, onde, aliás, os remadores costumavam trancá-los quando os achavam um pouco gordos. Para Bobby Moch, manter a silhueta nunca fora um problema. De todo modo, mesmo que ganhasse uns gramas, o 1,5 quilo de seu cérebro as teriam mais do que compensado.

A primeira tarefa de um timoneiro é conservar a direção do barco no transcurso da prova. Nos barcos de Pocock da década de 1930, o timoneiro manjava o leme puxando duas cordinhas. Na ponta de cada uma havia um toco de madeira com que se batia numa placa afixada ao costado do barco para sinalizar aumento de voga. Não é nada fácil guiar um casco de 61 centímetros de largura levando oito homens grandes em constante movimento, com o vento e as correntes tentando o tempo todo tirá-lo do curso. Esta, porém, é a menor das preocupações de um timoneiro.

A partir do instante em que o barco entra em movimento, o timoneiro é o seu capitão. Cabe a ele exercer o controle físico e psicológico sobre tudo o que acontece dentro dele. Bons timoneiros conhecem seus remadores como a palma de suas mãos – seus pontos fracos e fortes individuais – e sabem como extrair o máximo de cada um, a qualquer momento. São dotados da força de caráter indispensável para convencer remadores exaustos a puxar mais rápido e mais forte quando tudo parece perdido. Têm também um conhecimento enciclopédico de seus adversários: suas estratégias de corrida, o modo como administram as energias da guarnição e o momento provável em que farão um ataque. Antes da regata, o timoneiro recebe do treinador um plano de corrida e se torna inteiramente responsável por sua execução. No entanto, na dinâmica de uma prova de remo as circunstâncias podem mudar abruptamente, obrigando o timoneiro a abandoná-lo. Como único membro da guarnição que olha para a frente e conhece a posição de todos os demais competidores, ele precisa estar preparado para reagir rapidamente a situações imprevistas. Quando um plano de corrida vai por água abaixo, cabe ao timoneiro formular outro, quase sempre numa fração de segundo, e comunicá-lo de maneira rápida e convincente a toda a guarnição. Em geral, isso implica muitos gritos e fortes emoções. Na prova que deu à Califórnia a medalha de ouro em Amsterdã, em 1928, Don Blessing teve o que o *The New York Times* classificou como “uma das atuações

mais demoníacas jamais vistas neste mundo... Que linguajar! E que vocabulário! Quem fechasse os olhos poderia ouvir o som cruel do chicote nas costas dos escravos nas galés”. Em suma, um bom timoneiro é ao mesmo tempo armador, chefe de torcida e treinador do time. Filósofo, carismático e astuto como uma raposa, o timoneiro é também, muitas vezes, o sujeito mais durão do barco.

O pequeno Bobby Moch era tudo isso e muito mais. Fora criado em Montesano, uma pequena cidade madeireira à beira do rio Chehalis, no sudoeste de Washington, um lugar úmido e sombrio dominado por árvores imensas, caminhões imensos e homens imensos. Os abetos e cedros cobriam as nevoentas colinas ao redor da cidade; os caminhões de transporte de toras a atravessavam dia e noite pela rodovia 41 a caminho das serrarias de Aberdeen; e os robustos madeireiros passeavam, empertigados, pela rua principal, de camisa de flanela e botas, jogavam sinuca no Star Pool Hall nas noites de sábado e tomavam litros de café no Montesano nas manhãs de domingo.

O pai de Bobby, o relojoeiro e joalheiro suíço Gaston, não era um homem de porte físico avantajado. Cidadão proeminente, orgulhoso membro do Corpo de Bombeiros cem por cento voluntário da cidade, ficou célebre por ter feito a primeira viagem de automóvel entre Aberdeen e Montesano, uma distância de 20 quilômetros, no tempo recorde de uma hora e meia. Quando Bobby tinha 5 anos, uma desastrada cirurgia de apêndice quase lhe tirou a vida. O resultado foi uma constituição física mirrada e uma saúde problemática durante a infância e mesmo depois – sofria de asma grave. Determinado, porém, a não se deixar limitar por sua estatura e sua fragilidade, praticou no colégio todos os esportes ao seu alcance, mesmo não se destacando em nenhum. Excluído do time de futebol americano, se juntava com outros garotos de tamanho insuficiente num terreno baldio perto de sua casa para jogar peladas sem capacetes nem ombreiras. Por ser o menor de todos, era sempre escolhido por último e passava a maior parte do jogo com a cara enfiada na lama, experiência a que mais tarde creditou boa parte de seu sucesso na vida. “Não importa quantas vezes você é derrubado”, dizia à filha Marilynn, “mas quantas vezes você se levanta.” Na base da pura força de vontade, no último ano do secundário entrou para o basquete. De todo modo, a massa cinzenta que carregava no crânio lhe fora útil na sala de aula: primeiro da classe, foi o orador da turma na solenidade de formatura do colégio Montesano em 1932.

Ao ingressar na Universidade de Washington, Moch se interessou pela posição de timoneiro. Como tudo mais em que se meteu, teve que lutar com unhas e dentes por um lugar num dos barcos de Al Ulbrickson. Sua determinação conquistou a admiração do treinador. Depois este descobriu, como todo mundo na garagem, que a única circunstância em que Moch não se sentia inteiramente feliz e confortável no assento do timoneiro era quando estava na liderança de uma corrida. Enquanto houvesse um barco à sua frente, uma guarnição a ser derrotada, um obstáculo a superar, Bobby Moch não sossegava. Em 1935, empunhou pela primeira vez o

megafone do 2^o barco que disputava com Joe e os segundantonistas o status de 1^a guarnição da universidade. Por ter tomado o lugar de um rapaz muito apreciado por seus novos companheiros, que remavam com ele havia dois anos, não obteve o respeito que é a pré-condição do sucesso de um timoneiro. Isso o levou a apertá-los ainda mais. “Foi um ano difícil”, disse mais tarde. “Eles não gostavam nem um pouco de mim. Como eu exigia que melhorassem, fiz vários inimigos.”

Moch comandava o barco como um senhor de escravos – na base do chicote. Tirava partido de sua voz profunda de barítono, surpreendente num homem tão pequeno, para impor seus comandos com absoluta autoridade. Mas era astuto o suficiente para saber quando manejar, quando bajular, quando implorar e quando fazer graça. Foi assim que, pouco a pouco, acabou conquistando sua nova guarnição.

Em suma, Bobby Moch tinha uma inteligência fantástica e sabia como usá-la. Não por acaso, no fim da temporada de 1936 ele ganharia sua própria chave Phi Beta Kappa para girar no dedo, exatamente como fazia Al Ulbrickson.

No fim de fevereiro, Ulbrickson passou a escalar as guarnições classificando os barcos como número um, número dois e número três. Joe caiu do número um para o número dois. Em uma disputa no dia 20, sob neve intensa e um forte vento leste, o número um e o número dois chegaram praticamente empatados. As esperanças de Joe cresceram. Uma semana depois, no entanto, Ulbrickson o rebaixou para o barco número três.

O tempo continuava péssimo. E os rapazes remavam mesmo assim. Frio, chuva, neve e granizo eram simplesmente ignorados. Havia dias, porém, em que o vento encrespava de tal modo a superfície do lago que não era possível remar sem que o barco inundasse. Os tempos obtidos pelos barcos principais estavam bons, apesar das condições adversas, mas não melhoravam com a rapidez que Ulbrickson desejava. Ele ainda não encontrara um barco que se destacasse dos demais. E com todo aquele frio mais os dias em que simplesmente não se podia remar, o moral dos rapazes começara a cair. “Vários resmungões”, ele anotou em seu caderno na noite de 29 de fevereiro.

Foi numa tarde excepcionalmente tempestuosa do começo de março, em que os rapazes se arrastavam, impacientes, pela garagem sem poder sair para a água, que George Pocock bateu no ombro de Joe e pediu-lhe que fosse à oficina para uma troca de ideias. Pocock estava envernizando o casco de um novo barco, sempre com o corpo inclinado sobre um dos lados. Joe puxou um cavalete até o outro lado e se sentou nele, de frente para o mestre.

Pocock começou dizendo que vinha observando o trabalho de Joe havia algum tempo e que o considerava um ótimo remador. Notara alguns defeitos técnicos – ele dobrava os cotovelos um pouco cedo demais na remada e sua pegada poderia ser mais perfeita se movesse as mãos à mesma velocidade da água embaixo do barco.

Mas não era sobre isso que queria conversar.

Comentou com Joe que às vezes ele parece achar que está sozinho no barco, como se levá-lo até a linha de chegada fosse obrigação exclusivamente dele. Quem rema assim espanca a água em vez de trabalhar com ela; e o pior, não deixa a guarnição ajudá-lo a remar. Sugeriu que pensasse numa prova bem disputada como uma sinfonia, e nele mesmo como apenas um dos instrumentistas. Se alguém na orquestra desafinar ou tocar fora do ritmo, todo o trabalho será arruinado. No remo a coisa funciona exatamente assim. Mais importante do que o vigor com que um homem rema é a harmonia entre o que ele faz e o que os demais estão fazendo. Seguiu argumentando que um remador só conseguirá isso se for capaz de abrir o seu coração para os colegas de barco. Ele deve ter carinho pela guarnição. Não é só ao trabalho que ele precisa se entregar, é à guarnição também, mesmo com o risco de se magoar.

Então parou, olhou para Joe e disse: “Se você não gosta de alguém no barco, vai ter que aprender a gostar, Joe. O importante não é se você vai vencer a corrida, é se *todos* vão vencer.”

E fez um alerta a Joe, para que não perdesse sua chance. Lembrou a ele de que já aprendera a superar a dor, o cansaço e a voz que lhe dizia que não iria conseguir. Isso significava que tinha a oportunidade de fazer algo que não está ao alcance da maioria. E concluiu com uma observação de que Joe jamais se esqueceria: “Eu lhe garanto, Joe, que quando você começar a confiar nos seus companheiros, vai sentir dentro de si uma força muito maior do que qualquer coisa que já imaginou. Você terá, às vezes, a sensação de que saiu deste planeta e de que está remando entre as estrelas.”

O dia seguinte era um domingo, e Joe, como vinha fazendo nos últimos fins de semana, pegou Joyce para irem ao lugar onde seu pai estava construindo a nova casa, às margens do lago Washington. O andar de cima ainda não estava terminado, mas, com o porão quase concluído, Harry já se mudara para lá com as crianças. Era mais uma caverna do que uma casa, com uma porta de entrada estilo garagem e uma pequena janela de frente para o lago, porém quente e seca graças a um fôão a lenha que Harry instalara.

Joe e Harry passaram a manhã transportando madeira da estrada para o local da construção, sob uma chuva torrencial, para em seguida içá-la até o nível do futuro andar principal da casa. Enquanto isso, Joyce entreteinha as crianças jogando cartas e preparando guloseimas. Ela e Joe andavam preocupados com a dificuldade que elas vinham tendo de se adaptar à ausência da mãe. Com o pai totalmente absorvido na construção da casa, estavam carentes de atenção. Todas tinham sonhos assustadores, Rose e Polly não aguentavam ficar sozinhas e suas notas na escola vinham despencando. Joe prometera a cada um deles uma moeda de 10 centavos por cada 10 que tirassem, e Joyce se esforçava para ser um pouco maternal com

elas.

Fazer o papel de mãe dos filhos de Thula era, para Joyce, algo fácil e natural sob quase todos os aspectos. Ao ver o sofrimento das crianças, seu primeiro instinto foi acolhê-las em seus braços e acalotá-las. Fez isso desde a primeira vez que as viu depois da morte de Thula, não sem antes trancar no fundo de sua alma, fora da vista das crianças, o rancor que ainda sentia por ela. O mais difícil agora era administrar seus sentimentos em relação a Harry.



Joe na nova casa de Harry às margens do lago Washington

Na superfície, eles até que se davam bem. Harry era simpático, caloroso mesmo, e ela procurava retribuir. Por dentro, no entanto, Joyce ainda fervia de raiva. Não conseguia esquecer. Não podia perdoá-lo por ter abandonado Joe, pela fraqueza de permitir que Thula o enxotasse como a um cão vadio. E quanto mais remoía o assunto, mais irada ficava.

Lá pelo fim da tarde, Joe e Harry haviam arrumado toda a madeira. Como continuava a chover ainda mais forte do que antes, Harry decidiu entrar. Joe avisou que já estava indo e caminhou até o píer da casa de Fred. Lá ficou algum tempo, olhando as águas encrespadas do lago, todo cinza e branco, pensando no que o aguardava.

A linha de chegada da Regata da Costa do Pacífico, em abril, ficava pouco mais de um quilômetro ao norte. Será que ele estaria no barco principal da Universidade quando passasse por este píer? Provavelmente não. Rajadas de vento o fustigavam e a água da chuva escorria pelo seu rosto, mas ele não se importava. Meditava sobre a conversa do dia anterior, repassando em sua mente, uma a uma, as palavras de

Pocock.

Para Joe, que passara os últimos seis anos construindo obstinadamente seu próprio caminho, que forjara sua identidade sobre uma severa autossuficiência, nada era mais assustador do que depender dos outros. Os outros o decepçionavam. Os outros o abandonavam. Depender dos outros, confiar nos outros, machucava. Mas “confiança” parecia ser o cerne do conselho de Pocock. “Estar em harmonia com os companheiros”, ele dissera. Parecia haver aí uma espécie de verdade absoluta, algo com que ele próprio precisava se entender.

Ficou um longo tempo no píer olhando para o lago, alheio à chuva, deixando os pensamentos se conectarem a outros, se recombinarem de uma nova forma. Como músico, sabia o que era harmonia. Isso o fez recordar sua parceria com Harry Secor para capturar os enormes salmões do rio Dungeness. E que dizer dos cavalos de Charlie McDonald – Fritz e Dick – arrastando choupos imensos como se fossem palitos de fósforo, unidos como se fossem um só? Charlie lhe garantiria que eles puxariam até arrebentarem os arreios – ou os próprios corações. Lembrou-se, também, de como os homens com quem trabalhara no penhasco de Grande Coulee cuidavam uns dos outros alertando das pedras que caíam lá de cima. Finalmente, lembrou-se da camaradagem fácil e desinteressada que construíra com Johnny White e Chuck Day em suas aventuras pela rua B.

Virou-se, então, e viu, em meio à cortina de água que caía, a casa que seu pai estava construindo. Atrás da casa, um trem de carga se arrastava sobre os trilhos por onde passaria o trem de observação durante a corrida contra a Califórnia. As crianças, Joyce e seu pai estavam lá dentro, sentados em frente ao fogo à espera de que Joe saísse da chuva. Debaixo do aguaceiro seus sentimentos começaram a mudar, como notas de uma partitura musical que vão se encaixando, uma ao lado da outra, para formar fragmentos de novos temas.

De volta à cálida caverna, Joe enxugou o cabelo com uma toalha, pegou o banjo e puxou uma cadeira para perto do fogão enquanto as crianças se juntavam ao seu redor. Afinou cuidadosamente o instrumento, pigarreou, abriu um imenso sorriso e começou a cantar. Um por um, todos o acompanharam – as crianças, Joyce e Harry.

Em 19 de março, Al Ulbrickson pensava já ter na cabeça sua melhor aposta para o barco olímpico. Na lousa ele ainda era o 2^o barco, que já começava a se destacar consistentemente do 1^o. Era nele que Ulbrickson começava a depositar, discretamente, suas esperanças.

Na proa, tinha Roger Morris. Na posição dois, Chuck Day. Na três, Gordy Adam, um dos ex-calouros de Tom Bolles. Gordy vinha de uma fazenda leiteira às margens do rio Nooksack, próxima à fronteira canadense, e frequentara uma minúscula escola primária, a Mount Baker High, no povoado de Deming. Depois,

passou cinco meses brutais pescando salmão no mar de Bering, no Alasca, juntando dinheiro para pagar a universidade. Era muito calado. Na disputa com a Califórnia no ano anterior remara as duas milhas com o polegar cortado até o osso sem dizer a ninguém. Para homenageá-lo, Royal Brougham passara a chamá-lo de Gordy “Coragem” Adam.

Na posição quatro Ulbrickson tinha o belo e elegante Johnny White. Stub McMillin, o grandão desengonçado, era o número cinco, e Shorty Hunt, o número seis. O sete era Merton Hatch, outro ex-calouro de Tom Bolles. O voga era o inescrutável Don Hume, o quarto ex-calouro de Tom Bolles.

Colocar um segundanista de 19 anos na posição de voga era arriscado, mas Hume se mostrara um calouro tão sensacional que muitos já o consideravam o melhor voga de Washington desde o próprio Ulbrickson, talvez ainda melhor. Hume vinha de Anacortes, na época uma pequena cidade portuária especializada em madeira e peixe em conserva 80 quilômetros ao norte de Seattle. No secundário, fora um atleta completo – astro do futebol americano, do basquete e da corrida –, além de aluno de destaque. Era também excelente pianista, capaz de tocar qualquer coisa, de jazz a Mendelssohn. Quando se sentava ao piano, atraía multidões. Depois da quebra da bolsa, seu pai perdeu o emprego numa fábrica de celulose e se mudou para Olympia em busca de trabalho. Don ficou em Anacortes morando com amigos da família e acabou arranjando emprego numa serraria.

Caminhando um dia pela praia pedregosa do canal que separa Anacortes da ilha Guemes, Hume topou com um barco a remo de quatro metros, abandonado. Recuperou-o, levou-o para a água e descobriu que adorava remar. Na verdade, gostava mais do que qualquer coisa que já fizera na vida. Remou obsessivamente durante todo o ano seguinte à sua formatura no colegial, no canal em dias de nevoeiro e em longos passeios às ilhas San Juan nos ensolarados. Quando acabou o trabalho na serraria e decidiu se juntar aos pais em Olympia, foi remando para lá, uma viagem de mais de 160 quilômetros que durou seis dias. Naquele mesmo outono se mudou para Seattle, matriculou-se no curso de geologia da Universidade e foi direto à garagem de barcos, onde Tom Bolles e Al Ulbrickson rapidamente perceberam que tinham em mãos um atleta excepcional.

Hume remava com a suavidade da seda e a precisão e a regularidade mecânicas de um metrônomo. Parecia ter um senso de ritmo inato, entranhado. Mais do que isso, porém, seu domínio do remo, sua absoluta confiabilidade e sua segurança inabalável eram tão evidentes que todos os rapazes do barco podiam senti-las de imediato e entrar em sincronia com ele independentemente das condições da água e da situação da corrida. Hume era fundamental.

Na popa do barco principal imaginado por Ulbrickson, responsável pelo megafone, estava, é claro, Bobby Moch.

Joe estava no 3^o barco e tudo indicava que de lá não sairia. Até então não

consequira sequer uma vaga no provável 2^o barco, e assim estaria fora das disputas com a Califórnia e de todas as seguintes. No entanto, ao entrar na garagem no dia 21 de março deu com o seu nome escrito na lousa na posição sete do barco número dois, aquele que todo mundo dizia ser a melhor aposta para 1^o barco da universidade. Mal podendo acreditar, perguntou-se se Pocock dissera alguma coisa a Ulbrickson, se Merton fizera alguma besteira monumental ou se Ulbrickson apenas precisava de alguém para ocupar a posição naquele dia. Fosse como fosse, aquela era, sem sombra dúvida, sua grande chance.

Joe já sabia o que precisava fazer. Agora iria descobrir que era surpreendentemente fácil. A partir do instante em que pôs os pés no barco naquela tarde, sentiu-se em casa. Gostava daqueles rapazes. Não conhecia bem Gordy Adam nem Don Hume, mas ambos fizeram questão de saudá-lo ao chegar. Roger Morris, o mais íntimo de seus amigos da garagem, gritou-lhe da proa: “Ei, Joe, estou vendo que você finalmente encontrou o barco certo!”

Perto de Morris estavam seus amigos de Grand Coulee, Chuck Day e Johnny White. Enquanto prendia os sapatos no finca-pé e amarrava os cadarços, ouviu um radiante Stub McMillin dizer: “Muito bem, pessoal. Este barco vai voar!” Shorty Hunt deu-lhe um tapa nas costas e murmurou: “Eu lhe dou cobertura, Joe.”

Nesse dia, Joe remou como nunca na vida – como Pocock lhe dissera para remar, entregando-se por inteiro ao esforço da guarnição. Seguiu com rigor as remadas de Hume à sua frente e transmitiu-as a Shorty às suas costas como se fosse uma extensão deles, parte de um contínuo de músculos e madeira. Aquilo foi para Joe uma autêntica transformação, uma mudança quase mágica. O mais parecido que já lhe acontecera e de que conseguia se lembrar era a noite em que fora até o lago Union com a guarnição de calouros e vira as luzes de Seattle refletidas na água e sua respiração sincronizada com a dos companheiros em baforadas de fumaça branca na fria escuridão. Ao sair do barco sob a luz evanescente do crepúsculo, percebeu que a transformação consistia menos em tentar fazer o que Pocock lhe indicara do que em saber que *podia* fazê-lo com aqueles rapazes. Bastava confiar neles. No fim das contas, era simples assim. À noite, Ulbrickson escreveu em seu caderno: “Troquei Hatch por Rantz e o resultado foi positivo.”

Essa frase se revelou um eufemismo de considerável magnitude. Foi a última alteração que Ulbrickson precisou fazer na escalação do barco. Nos dias que se seguiram, ele começou a voar, exatamente como Stub McMillin disse que iria acontecer.

Em 22 de março ele ganhou de todos os outros do início ao fim. Em 23, venceu uma corrida por inacreditáveis sete barcos de vantagem e outra por convincentes três ou quatro. Na manhã do dia 27, sob uma forte e tardia tempestade de neve, chegou com três barcos de vantagem. Num teste de 2 mil metros levado a cabo na tarde do

mesmo dia, cruzou a linha de chegada bem à frente dos demais, com Don Hume liderando uma perfeita atuação coletiva à pesadíssima voga de 40 remadas por minuto. Em 28 de março, ainda caía uma neve ligeira quando Ulbrickson o elevou oficialmente ao status de 1^o barco da universidade. Levaria alguns dias para anunciá-lo à imprensa, mas a decisão mais importante de sua carreira estava tomada. Era com essa guarnição que iria disputar a vaga para os Jogos Olímpicos de Berlim.

Naquela tarde, George Pocock batizou pessoalmente o novo barco em que os rapazes iriam remar as eliminatórias. Enquanto Joe e seus companheiros de guarnição o erguiam no ar, Pocock derramou sobre sua proa um líquido misterioso e declarou: “Eu o batizo *Husky Clipper*. Que tenha sucesso em todas as águas em que correr. Em Berlim, principalmente.”

Ao descerem com ele pela rampa, alguns rapazes torciam o nariz para tentar distinguir o estranho cheiro do fluido derramado por Pocock, que lhes gritou lá de cima com um sorriso maroto: “Caldo de chucrute. Para o barco ir se acostumando com a Alemanha.”

Em 4 de abril, Ulbrickson fez a última tomada de tempo antes de anunciar oficialmente as guarnições que iriam disputar a Regata da Costa do Pacífico. Na marca das duas milhas, Bobby Moch aumentou a voga para 32 e a manteve ali. O recorde das três milhas era 16m33s4, estabelecido pelo barco de Washington que Joe acompanhara da balsa em 1934. Agora, ele e seus companheiros haviam feito 16m20s com as costas eretas ao fim da corrida, respirando com facilidade e sentindo-se muito bem. E pareciam se sentir ainda melhor a cada vez que embarcavam juntos no *Husky Clipper*.

Havia uma razão clara para o que estava acontecendo. Eles haviam sido selecionados numa duríssima disputa, uma peneira que filtrara uma espécie de caráter comum: eram todos talentosos, eram todos durões, eram todos ferozmente determinados, mas eram também, todos eles, rapazes de bom coração. Todos tinham origem humilde ou assim se tornaram por força da época difícil em que cresceram. Cada um à sua maneira havia aprendido que nada pode ser dado como certo nesta vida, que apesar de jovens, fortes e bonitos, o mundo era feito de forças ainda maiores do que eles. Os desafios que haviam vencido juntos lhes ensinara a humildade – a subordinação do ego de cada um às necessidades de todos –, e esta era a porta de entrada para se unirem e começarem a fazer o que antes não estava ao seu alcance.

Antes das eliminatórias para as Olimpíadas, Al Ulbrickson ainda tinha pela frente uma série de imensos desafios: o primeiro deles a Regata da Costa do Pacífico contra a Universidade da Califórnia, no lago Washington. Ele sabia que precisava vencer as três provas para convencer o povo de Seattle a financiar, uma vez mais, o envio dos três barcos a Poughkeepsie, em junho, para a disputa do título nacional. Depois disso

– ganhando ou perdendo em Poughkeepsie – poderia levar o 1^o barco de Washington à seletiva olímpica de Princeton, em julho. Vencer em Princeton significava ir a Berlim, disputar uma ou duas séries classificatórias e, só então, a final pela medalha de ouro contra as melhores guarnições do mundo. Seria uma tarefa hercúlea. Mas a cada vez que Al Ulbrickson via sua nova guarnição principal entrar na água, crescia sua confiança de que poderia realizá-la.

Em Berkeley, Ky Ebright devia estar ainda mais confiante do que Al Ulbrickson, tanto em relação à próxima regata em Seattle quanto às suas perspectivas olímpicas.

Ele quase certamente tomara conhecimento do tempo de 16m20s feito pelo 1^o barco de Ulbrickson nas três milhas, mas a notícia não deve tê-lo perturbado. Seus rapazes já haviam feito as mesmas três milhas em impressionantes 15m34s no estuário. O barco remara a favor da maré, mas a diferença era de quase um minuto. Em outra tomada de tempo realizada em 8 de abril, dessa vez em águas paradas, seu 1^o barco fizera 16m15s, cinco segundos menos que a guarnição de Ulbrickson. Precavido, no entanto, contra a acomodação, quando a guarnição chegou ao píer, Ebright a recebeu com um ríspido: “Vocês andaram bem hoje, para variar.” O fato era que ele tinha bons motivos para estar otimista com suas perspectivas para 1936, e não vira ainda em Seattle nada que abalasse tal convicção.

De todo modo, não estava disposto a correr riscos. Na verdade, entraria com o que tinha de melhor para derrotar Washington em Seattle e começar o ano olímpico com o pé direito. Iniciara a temporada escrevendo os nomes de todos os seus remadores em pedaços de papel e jogando-os num chapéu – os campeões de Poughkeepsie junto com todos os demais candidatos do 2^o barco e ex-calouros. Daí, foi sorteando os nomes, um de cada vez, para determinar as escalações iniciais. O objetivo era fazer com que ninguém pudesse contar com o desempenho passado para ganhar uma vaga no barco principal. Quem a quisesse teria que conquistá-la novamente.

Tudo correu às mil maravilhas desde então. O sol incessante da Califórnia lhe permitira trabalhar com os rapazes no ritmo adequado, culminando numa série de corridas de três milhas no estuário que os deixou bem preparados, no auge da forma física. Testados na curta distância, eles se saíram igualmente bem. Sendo assim, e considerando as surras aplicadas a Washington em Poughkeepsie e Long Beach no verão anterior, Ebright concluiu que estava bem posicionado para ganhar as corridas em Washington e Poughkeepsie e, em seguida, dominar as menores distâncias nas seletivas olímpicas e em Berlim.

Nas últimas semanas Ebright reinstituiu uma tradição que, desde o triunfo olímpico de 1932, vinha empregando antes das grandes corridas – a “mesa dos melhores remadores”. Quem conseguisse chegar aos dois barcos principais da Universidade ganhava o direito de jantar de graça com seus colegas de guarnição no

Stephens Union, no campus de Berkeley. Naqueles tempos difíceis, isso era um poderoso incentivo para que os rapazes brigassem por vagas nos barcos principais. E dava a Ebright um meio de controlar o valor nutricional da alimentação de seus pupilos. O cardápio da mesa dos remadores era farto e particularmente rico em proteínas e cálcio. Na maior parte das noites isso significava um bife grande e suculento e quanto leite cada um fosse capaz de tomar.

Al Ulbrickson se preocupava, tanto quanto Ebright, com a qualidade da alimentação de seus remadores na temporada de corridas. Mas como não havia orçamento para uma mesa dos melhores remadores em Seattle, sua receita era bem menos apetitosa do que um bife suculento. Todas as tardes seus rapazes tinham que tomar um copo de uma solução cor-de-rosa de cálcio, com gosto de giz, seguida de um copo de gelatina espumante. A gelatina podia ser difícil de ser ingerida, dependendo de como e quando tivesse sido misturada. Às vezes era preciso enfiá-la rapidamente goela abaixo para evitar que ela endurecesse e fizesse o sujeito engasgar.

Ky Ebright e seus rapazes chegaram a Seattle no fim da tarde de 14 de abril, uma terça-feira, e se hospedaram no Edmond Meany Hotel. Um pouco mais cedo, Ulbrickson mandara seus rapazes a águas encrespadas como não se via desde o dia do ano de 1932 em que Califórnia venceu por 18 barcos de vantagem uma corrida em que Washington mal conseguiu cruzar a linha de chegada antes de afundar.

No entanto, quando os rapazes da Califórnia se apresentaram no canal de Montlake na quarta-feira de manhã, fazia um sol esplendoroso e a água estava lisa como vidro. Ver os campeões nacionais descerem a rampa com seus barcos foi intimidante. Os repórteres de Seattle comparavam, maravilhados, o bronzeado de sua pele com o branco pálido dos rapazes de Washington. Mas se algum deles tinha alguma dúvida de que Ky Ebright levava a sério a ameaça representada por Washington, ela foi rapidamente dissipada. Munido de um megafone, Ebright ocupou o assento do timoneiro do seu barco principal, o *California Clipper*, e começou a berrar comandos enquanto o barco saía para um treino de oito milhas na parte sul do lago, bem longe das vistas da comissão técnica de Washington.

Nem Ulbrickson nem Ebright fizeram tomadas de tempo nos dias que se seguiram ou, se fizeram, não revelaram os resultados. Ambos continuaram a emitir as habituais avaliações pessimistas sobre as chances de seus rapazes. Ebright dizia, com ar de tédio, que seu barco principal não era lá essas coisas – “uma unidade regular”. Ulbrickson manifestou um desespero ainda maior, dizendo que os Bears eram os claros favoritos porque “nós fomos prejudicados este ano pelo mau tempo”. Depois da queixa, soltou uma mentira deslavada: “Meu grupo não tem nada de extraordinário.”

O sábado 18 de abril foi um dia lindo para se assistir a uma regata de remo, embora difícil para se disputar uma corrida. O céu estava perfeitamente azul e a

temperatura prometia subir à casa dos 20 graus na hora da largada. Com um tempo assim, a regata prometia atrair uma multidão para as praias do extremo norte do lago Washington. Lá pelo meio da manhã, porém, um fluxo constante de ar quente vindo do sul encrespava a superfície azul do lago Washington.

Joe teve uma ideia para lucrar com a vinda dessa gente toda à beira do lago, onde agora morava seu pai: ele e Harry compraram 45 quilos de amendoim com casca e Joyce, Harry, Rose, Mike, Polly e Harry Jr. trabalharam até tarde da noite embalando o amendoim em saquinhos de papel para vender aos espectadores da regata. Assim que o público começou a aparecer, no início da tarde, Joyce e as crianças se espalharam pelas praias para vendê-los por 10 centavos cada um.

Tal como em 1934, às 13 horas uma barca – desta vez a *M.V. Chippewa* – saiu do Cais Oceanográfico levando uma batelada de alunos e a banda marcial da Universidade de Washington. Para uma simples barca, a *Chippewa* era decorada com grande elegância. Muitos passageiros disseram se sentir num navio da North Atlantic, com painéis de mogno das Filipinas em toda a cabine principal, salão para fumantes, sala para senhoras, cozinha completa, assentos forrados de couro vermelho e, na proa, uma sala de observação envidraçada. A barca costumava ser fretada para cruzeiros noturnos especiais. Um sofisticado sistema de alto-falantes transmitia aos demais compartimentos a música ao vivo da sala de observação, onde a banda marcial de Washington tomou posição e começou a tocar música dançante. Tal como acontecera dois anos antes, jovens sem paletó e moças em vestidos de verão logo começaram a dançar, na sala e nos decks externos.

A *Chippewa* seguiu para o norte, lago acima, até a linha de chegada na praia Sheridan, acompanhada por um cruzador da Marinha e cerca de 400 outros barcos cobertos de galhardetes em roxo e dourado. A essa altura o vento sul aumentara consideravelmente. A fumaça escura e o vapor expelidos pelas chaminés dos barcos maiores eram levados rapidamente e já dava para ver ondas espumantes se formando no extremo norte do lago, onde o vento empurrava a água contra a costa.

Às 14h15 um trem de observação partiu da estação Universidade rumo à rua 125, local da largada da prova de duas milhas para calouros. O maior público já reunido para assistir a uma regata no Noroeste do país já estava a postos às margens do lago Washington.

Tom Bolles acompanhou, em sua lancha, a guarnição de calouros até a linha de largada. Ele acreditava ter em mãos, uma vez mais, um grupo excepcionalmente talentoso, mas, como qualquer treinador de calouros, não tinha como avaliar a verdadeira capacidade de seus pupilos antes de vê-los correr contra um grande rival.

Eles não o decepcionaram. A largada, dada pontualmente às 15 horas, deu a impressão de que a disputa seria acirrada. Califórnia saiu na frente, mas as condições eram propícias para os remadores mais fortes. Uma ondulação traiçoeira cortava a raia, ameaçando continuamente o equilíbrio dos barcos e induzindo os remadores ora a fazer a pegada no ar ora a afundar demais a pá e enforçar a

remada. Foi o que aconteceu ao remador número sete da Califórnia na marca de um quarto de milha, obrigando os quatro remadores de estibordo a quase parar para acertarem o passo. Ao recomçarem, o número três também enforcou. Com isso, Washington ganhou uma vantagem substancial e continuou a aumentá-la. Cruzou a linha de chegada quatro barcos e meio à frente, com o tempo oficial de 10m11s2, mais de um minuto abaixo dos 11m24s8 estabelecidos pela guarnição de calouros de Joe em 1934. Dado, no entanto, que quatro cronometristas extraoficiais relataram o tempo mais razoável de 10m42s, o registro oficial acabou sendo revisto. Mas ainda era um novo recorde do percurso, por larga margem, e Tom Bolles continuava invicto no lago Washington. No dia seguinte, as escolas da Costa Leste, Harvard em especial, registrariam o fato. Os dias de Bolles em Washington estavam contados.

A prova das segundas guarnições começou às 15h45 e, para todos os efeitos práticos, acabou 100 metros adiante. Quatro remadores de Washington eram veteranos do barco de segundanistas de Joe – Bud Schacht, George Lund, Delos Schoch e Chuck Hartman – que sabiam não apenas como remar em águas encrespadas, mas, principalmente, como vencer. Com muita facilidade, tomaram a liderança logo no início, ampliaram-na a cada boia de quarto de milha e cruzaram a linha de chegada com quase seis barcos de vantagem. O tempo de 16m14s2 superou o recorde estabelecido pela Califórnia em quase um minuto.

Harry, Joyce e as crianças estavam no pier da casa de Fred Rantz, comendo amendoim e jogando as cascas no lago. Iriam comer amendoim por muito tempo ainda, porque as vendas daquela manhã haviam sido decepçionantes. Harry, com um binóculo, olhava na direção de Sand Point. O rádio Philco da casa – um luxo que comprara de segunda mão especialmente para a ocasião – estava a todo volume para todos poderem ouvir a narração da corrida principal pela NBC.

Joyce balançava as pernas na borda do embarcadouro. No extremo norte do lago, um avião prateado circundava a área da linha de chegada. Olhou para a água, para além das cascas de amendoim que flutuavam. Estava inquieta.

De manhã bem cedo, no quartinho da Associação Cristã de Moços, ela cortara o cabelo de Joe numa cadeira com uma toalha enrolada no pescoço, presa por um grampo. Era um ritual de todo mês, a que Joyce se entregava pelo simples prazer de estar perto dele, de poder conversar com ele longe de olhos e ouvidos estranhos, de agradá-lo e fazê-lo relaxar.

Naquela manhã, porém, enquanto ela trabalhava em seu cabelo louro, metodicamente – penteando-o para cima, usando o pente de guia para fazer o corte à escovinha no comprimento que o agradava –, Joe não parava quieto na cadeira. Ela lhe perguntou qual era o problema. Ele hesitou, à procura das palavras, mas, como ela recordou mais tarde, o essencial de sua resposta foi que havia algo de diferente naquela corrida, naquele barco, que ele não sabia explicar. Só sabia que não queria decepçionar os rapazes.

Às 16h15, enquanto as duas guarnições principais se dirigiam à linha de largada, a rede NBC Red entrou no ar com a cobertura da corrida para todo o país. O vento de cauda aumentara ao longo de toda a extensão do lago, marolando ainda mais a água em seu extremo norte. Até ali, os quatro barcos concorrentes, perdedores inclusive, haviam feito tempos bem abaixo dos recordes anteriores do percurso. Com os corpos eretos e alongados dos remadores atuando como velas a empurrar os barcos ao longo da corrida, estava claro que, salvo grandes imprevistos, novos recordes seriam estabelecidos.

O *Husky Clipper* oscilava na linha de largada. Na proa, Roger Morris e Gordy Adam cuidavam de manter o barco corretamente apontado para o norte sob a pressão implacável da ondulação oblíqua. Bobby Moch ergueu a mão para indicar que sua guarnição estava pronta. O mesmo fez o timoneiro Tommy Maxwell no barco da Califórnia.

Atrás dos barcos, nas lanchas dos treinadores, Ulbrickson e Ebright estavam visivelmente nervosos, sem saber exatamente o que iriam enfrentar. Ambos sabiam da excelência de suas guarnições, mas estavam inseguros a respeito do barco adversário. A guarnição da Califórnia pesava um total de 706,24 kg, a de Washington 708,05 kg, uma diferença de menos de dois quilos. Ambas contavam com timoneiros sagazes e remadores vigorosos e experientes. Os dois barcos eram de última geração – os melhores e mais novos produtos das oficinas de Pocock, o *Husky Clipper* e o *California Clipper*, com 18,9 metros de comprimento, peso praticamente igual e lustrosos cascos de cedro. E, o mais importante, ambos com o arqueamento que era a marca registrada de Pocock, a ligeira curvatura que lhes dava compressão, elasticidade e rapidez na água. Era difícil ver alguma clara vantagem. A corrida seria decidida pela garra e pela competência das guarnições.

Ao grito do juiz de largada – “Vão!” –, os dois barcos pularam à frente como cavalos de corrida que passam muito tempo presos no portão. As guarnições remavam forte e em alta voga, 35 ou 36 remadas por minuto. Gene Berkenkamp, o vigoroso voga da Califórnia que trucidara Washington em Poughkeepsie e Long Beach no ano anterior, levou seu barco à liderança por pequena margem. Nos primeiros três quartos de milha, as duas guarnições remaram lado a lado, atacando com fúria as águas encrespadas. No barco de Washington, Don Hume acompanhava a cadência de Berkenkamp, mas não conseguia emparelhar.

Foi o momento de Bobby Moch fazer uso do cérebro privilegiado tomando uma decisão inesperada e muito inteligente – algo difícil, mas que lhe pareceu ser a coisa certa a fazer. Com o adversário na liderança remando a mais de 30 por minuto, pediu a Hume que baixasse a voga para 29.

Quase imediatamente, os rapazes de Washington entraram em sincronia. Don Hume dava o ritmo com puxadas largas, suaves e profundas, seguido por Joe e todos os demais. Muito lentamente, assento por assento, o *Husky Clipper* começou a

recuperar o atraso em relação ao *California Clipper*. Pouco depois de passarem emparelhados na marca de uma milha, Washington começou a abrir vantagem.

Atônito com o que via, o timoneiro Tommy Maxwell reagiu: “Quero 10 fortes!” Bobby Moch o ouviu, olhou para ele, mas não mordeu a isca. Inclinação sobre os remos, Gene Berkenkamp e a guarnição da Califórnia atenderam ao pedido do timoneiro. Bobby Moch, por sua vez, encurvado na popa, olhou Don Hume nos olhos e disse para manter as 29. Califórnia terminou suas 10 fortes sem conseguir diminuir sensivelmente a pequena vantagem de Washington.

Com vento direto no rosto e água espirrando da proa dos barcos, as duas guarnições deslizavam pela raia driblando as marolas com as pás dos remos. Califórnia reduzira a voga para 32, em seguida para 31, mas Washington continuava a ampliar lentamente a sua vantagem sem sair das 29. Tommy Maxwell pediu mais 10 fortes. Uma vez mais o desafio não obteve resposta do impassível Bobby Moch e uma vez mais Washington manteve sua posição. O *Husky* tinha agora uns 2,5 metros de vantagem sobre o *California*.

Joe, na posição sete de Washington, teve um lampejo de consciência – o barco logo iria passar em frente à casa de seu pai, na margem ocidental do lago. Por um instante, teve a tentação de dar uma espiada por cima do ombro em busca de Joyce. Mas resistiu. Manteve a mente no barco.

Naquele mesmo momento o trem de observação passava atrás da casa de Harry Rantz rugindo e expelindo fumaça de óleo diesel que o incessante vento sul levava junto com ele. Ao lado, no pier de Fred, Joyce e as crianças ficaram de pé, pulando e acenando, ao ver a proa do barco de Joe um pouco à frente. Ao lado deles, Harry seguia a prova pelo binóculo, com um sorriso no rosto cansado.

Perto da boia das duas milhas, o barco da Califórnia teve um pequeno desequilíbrio e logo outro, um momento depois. Por duas vezes, remadores de estibordo erraram ao tirar o remo da água, quebrando o ritmo e desacelerando o barco. Washington aproveitou para ampliar a vantagem para três quartos. Afrito, Tommy Maxwell pediu mais voga aos seus rapazes. Berkenkamp aumentou para 35 e logo para 36. Bobby Moch continuou a ignorá-lo.

Faltando meia milha, Moch pediu a Hume mais cadência. Hume passou a 32, o máximo a que se atrevia na água encrespada e também o máximo necessário. O *Husky Clipper* acelerou “como uma coisa viva” – palavras de George Varnell, do *The Seattle Times*, no dia seguinte – e abriu luz sobre a Califórnia. Acelerou como barco algum jamais fizera no lago Washington. Nas últimas centenas de metros os corpos dos oito remadores oscilavam como pêndulos, para a frente e para trás, em perfeita sincronia. As pás brancas de seus remos cintilavam sobre a linha-d’água como asas de aves marinhas voando em formação. Cada remada perfeita agora ampliava a distância entre eles e os exaustos atletas da Cal. Nos aviões que pairavam sobre a linha de chegada, os fotógrafos tinham dificuldade para conseguir os dois barcos no mesmo enquadramento. Centenas de embarcações soaram seus

apitos, assim como a locomotiva do trem de observação. Os estudantes já comemoravam na *Chippewa*. Um longo e profundo bramido se ergueu da praia Sheridan, onde dezenas de milhares de torcedores assistiam ao final da corrida, quando o *Husky Clipper* cruzou a linha de chegada com três barcos de vantagem sobre o *California Clipper*.

A guarnição da Califórnia remou o mais forte que pôde, até o fim. Uma vez mais os dois barcos bateram o recorde do percurso. Washington, com o tempo de 15m56s4, o fez por categóricos 37 segundos.

Al Ulbrickson, calmamente sentado em sua lancha na linha de chegada, ouviu a banda a bordo da *Chippewa* tocar “Bow Down to Washington” (Curvem-se a Washington). Enquanto observava seus pupilos remarem até o barco da Califórnia para recolher as camisetas dos vencidos, tentou fazer um balanço do que acabara de presenciar. Seu 1^o barco vencera uma extraordinária guarnição da Califórnia, campeã nacional, em circunstâncias bastante difíceis. Os rapazes haviam remado, como diria aos jornalistas no fim daquela tarde, “melhor do que nunca”. Estava claro que eles eram, de fato, algo fora do comum, mas era também muito cedo para dizer se a magia iria perdurar. Fazia dois anos que sua 1^a guarnição vencera a de Ebright na Regata da Costa do Pacífico para acabar inapelavelmente derrotada em Poughkeepsie. Quem poderia dizer que aquilo não iria se repetir? E este ano as seletivas olímpicas os aguardavam logo depois de Poughkeepsie, para não mencionar o que havia mais além.

Mesmo com a justificada e resoluta circunspeção de Ulbrickson, os jornais de Seattle saíram na manhã seguinte, um domingo, transbordantes de expectativas a respeito de Berlim. Muitos dos que haviam assistido à disputa no lago acreditavam ter visto mais do que simplesmente uma ótima guarnição. Sem poupar metáforas em seu artigo para o *The Seattle Times*, Clarence Dirks foi o primeiro a apontá-lo: “Seria inútil pretender individualizar os excepcionais remadores da guarnição de Washington, da mesma maneira como seria impossível destacar uma nota em especial numa bela composição musical. Todos faziam parte de uma máquina perfeitamente ajustada; eram poesia em movimento, uma sinfonia de pás sincronizadas.”



Poughkeepsie à noite



CAPÍTULO 14

Para remar como campeões, os membros de uma guarnição devem ter total confiança uns nos outros, avançar com naturalidade, sabendo que ninguém vai levar o barco sozinho (...). A guarnição de 1936, com Hume na voga, remou com naturalidade, em perfeita sincronia. Por confiarem totalmente uns nos outros, eles atacavam a água como um só homem e passavam à remada seguinte com o barco a toda velocidade de um modo que mal se percebia a desaceleração. Um exemplo clássico de como se rema um oito.

– George Yeoman Pocock

Dois dias depois, em 20 de abril, Adolf Hitler completou 47 anos. Em Berlim, milhares de alemães eufóricos se reuniram para festejar e vê-lo passar em revista um desfile de mais de 1.500 tanques, veículos blindados e peças de artilharia pelo Tiergarten, o imponente parque central da cidade. A multidão ao longo da Charlottenburger Chaussee era tão grande que quem estava nas últimas fileiras tinha que alugar periscópios para ver o que se passava lá na frente. As filhas pequenas de Joseph Goebbels, todas de branco, tiaras inclusive, presentearam Hitler com um buquê de flores. A União dos Servidores Públicos do Reich deu a Hitler um exemplar do *Mein Kampf* transcrito a mão, sobre pergaminho, em letras medievais; o tomo, encadernado em ferro, pesava 34 quilos.

Um mês antes, Hitler recebera um presente ainda maior das mãos daqueles que em breve se tornariam seus inimigos mortais. Na manhã de 7 de março, 30 mil soldados alemães entraram na Renânia desmilitarizada em aberto desafio ao

Tratado de Versalhes e ao Pacto de Locarno, dos quais a Alemanha era signatária. Era, de longe, a ação mais ousada já empreendida por Hitler, sua maior aposta, um passo crucial rumo à catástrofe que estava prestes a envolver todo o planeta. Nos dois dias seguintes, Hitler, Goebbels e o restante da liderança nazista aguardaram ansiosamente a reação do mundo. Eles tinham consciência de que a Alemanha ainda não dispunha de força militar suficiente para sobreviver a uma guerra contra a França ou a Grã-Bretanha, muito menos contra as duas juntas. Essas 48 horas, Hitler confessou mais tarde, foram as mais tensas de sua vida.

A preocupação era, porém, desnecessária. Na Inglaterra, o ministro das Relações Exteriores, Anthony Eden, disse “lamentar profundamente” o fato e cuidou de pressionar os franceses a não se excederem na reação. Pedido atendido: os franceses nada fizeram. Joseph Goebbels, aliviado, escreveu: “O Führer está imensamente satisfeito (...). A Inglaterra permanece passiva. A França não agirá sozinha. A Itália está decepcionada e os Estados Unidos parecem desinteressados.”

Hitler tinha agora absoluta certeza da passividade das potências ocidentais. Entretanto, a reocupação da Renânia não lhe saiu barato. A despeito da não reação militar, um grande alvoroço tomou conta da opinião pública em várias capitais estrangeiras. Na Europa e nos Estados Unidos, um número cada vez maior de pessoas voltava a ver a Alemanha como na época da Primeira Guerra Mundial – um país de hunos, de bárbaros sem lei. Consciente de que para o Ocidente era muito mais fácil se mobilizar contra um país de bárbaros do que contra uma nação civilizada, Hitler precisava de uma vitória no campo das relações públicas – não uma vitória doméstica, dado que a reocupação da Renânia era imensamente popular no país, mas em Londres, Paris e Nova York.

A liderança nazista estava convencida de que os Jogos Olímpicos de agosto seriam a oportunidade perfeita para essa estratégia. A Alemanha se apresentaria ao mundo como um país excepcionalmente limpo, eficiente, moderno, tecnologicamente avançado, culto, vigoroso, sensato e hospitaleiro. Assim, milhares de alemães, de varredores de rua a hoteleiros e funcionários do governo, puseram-se a trabalhar com ardor para que em agosto o mundo visse a face bonita do país.

O ministro da Propaganda, Joseph Goebbels, pôs-se a construir uma realidade alternativa na imprensa alemã, expurgando-a temporariamente de referências antissemitas, publicando elaboradas fantasias a respeito das intenções pacíficas da Alemanha e dando boas-vindas aos povos do mundo com descrições entusiásticas do país. Enquanto isso, em suas novas e luxuosas salas no laboratório Geyer, no sul de Berlim, Leni Riefenstahl começava a aplicar os 2,8 milhões de marcos do Reich que o governo nazista lhe destinara secretamente, por meio do Ministério da Propaganda, para a produção de seu filme sobre os Jogos Olímpicos. O segredo, que vinha de outubro do ano anterior, visava esconder do Comitê Olímpico Internacional a origem política e ideológica do financiamento do filme. Durante o resto de sua vida, Leni sustentaria a versão de que o filme era apenas um documentário artístico

sobre o esporte. A verdade, porém, é que, desde a sua gênese, *Olympia* foi uma produção de cunho político e ideológico.

As imagens de graça, beleza e vigor juvenil, combinadas com a iconografia e a ideologia nazista, retratavam o novo Estado alemão como algo ideal – o produto final perfeito de uma civilização altamente sofisticada, descendente direta da Grécia antiga. Mais do que apenas demonstrá-los, o filme definia, sob muitos aspectos, os ainda incipientes, mas cada vez mais distorcidos, mitos nazistas.

Após a surra aplicada à Califórnia no lago Washington, Al Ulbrickson deu duas semanas de folga aos rapazes da sua 1^a guarnição para cuidarem das suas tarefas acadêmicas e de seus assuntos pessoais antes da arrancada final até Berlim. Depois da partida para Poughkeepsie, ninguém estaria de volta a Seattle – se tudo corresse bem – antes de setembro. Havia muito que fazer.

Ao retornarem à garagem em 4 de maio, foram colocados para trabalhar em baixa voga a fim de corrigir defeitos técnicos ainda existentes. Os primeiros dias na água foram desastrosos, os remadores pareciam ter perdido a sincronia. Mas bastou reencontrá-la para que deixassem todos os outros barcos para trás. Em 18 de maio, porém, a sombra de uma catástrofe se abateu sobre a garagem. Ulbrickson foi informado de que, apesar da folga, quatro remadores da sua 1^a guarnição ainda tinham tarefas acadêmicas pendentes. Mais alguns dias, e seriam reprovados. Ficou furioso. Em janeiro ele os advertira: “Aqui não há lugar para malandros (...) quem for reprovado estará fora.”

Chamou então Chuck Day, Stub McMillin, Don Hume e Shorty Hunt ao gabinete, fechou a porta e deu-lhes uma bronca: “Vocês podem ser os melhores remadores do país, mas não servirão para esta equipe se não cumprirem seus deveres acadêmicos (...). Isso significa estudar!”

Saíram todos juntos do gabinete, com Ulbrickson ainda espumando de raiva. De repente, tudo estava por um fio. O pior era que, embora a maioria só devesse tarefas atrasadas, Don Hume ainda precisava tirar 10 num exame final para não ser reprovado. E se havia um remador que Ulbrickson não podia se dar ao luxo de perder era Don Hume.

O fato é que os rapazes viviam o melhor momento de suas vidas. Dentro ou fora da água, estavam quase sempre juntos. Comiam juntos, estudavam juntos e se divertiam juntos. A maioria se filiara ao Clube dos Veteranos do Remo e morava na casa alugada pelo clube na 17^a Avenida, uma quadra ao norte do campus. Joe continuava na Associação Cristã de Moços. Nas noites de fim de semana eles se juntavam no salão do clube para passar horas cantando ao som das melodias de jazz, blues, ragtime e sucessos de cinema e teatro que Don Hume tocava no velho piano de armário. Às vezes Roger Morris trazia o saxofone e Johnny White, o violino. Joe quase sempre trazia o banjo ou o violão para tocar também. Ninguém

mais ria dele; ninguém nem ousava zombar dele.

Don Hume tirou 10 no exame e os retardatários completaram suas tarefas. No fim de maio, os rapazes voltaram a fazer tempos fenomenais na água. Em 6 de junho Ulbrickson levou o 1^o e o 2^o barco para uma última tomada de tempo em quatro milhas, orientando Bobby Moch a se manter atrás do 2^o barco nas duas primeiras. Mesmo remando em confortáveis 26 por minuto, a 1^a guarnição não conseguiu ficar atrás dos excelentes remadores da 2^a: passou logo à frente com a mera força de suas longas e lentas puxadas. Quando Moch finalmente os liberou na milha final, eles saltaram para uma vantagem de sete barcos, que ainda aumentava ao cruzarem a linha de chegada.

Era o que Al Ulbrickson precisava ver. Os treinos estavam oficialmente encerrados até que chegassem ao Hudson. Mandou os rapazes começarem a arrumar as malas – como se estivessem indo para Berlim.

Naquela mesma noite, em Berkeley, Ky Ebright e os rapazes da Califórnia pegaram o trem para Poughkeepsie. Ebright exalava pessimismo. Indagado se vinha treinando seu alemão, ele disparou: “Não tenho expectativa de precisar falar alemão.” Ao ser lembrado de que estivera igualmente pessimista na fase preparatória para os Jogos Olímpicos de 1928 e 1932, ele respondeu secamente: “Desta vez é diferente.”

Mas todo esse catastrofismo era, mais uma vez, apenas pro forma. Ebright promovera algumas mudanças na guarnição desde a derrota em Seattle e a nova formação marcara tempos excepcionais nos testes no estuário. Ele sabia que a derrota nas três milhas do lago Washington não significava, como ficara demonstrado no ano anterior, que iria perder as quatro milhas do rio Hudson. Seus rapazes estariam, na pior das hipóteses, entre os melhores de Poughkeepsie. Washington provavelmente esmoreceria no final uma vez mais. E mesmo que eles ganhassem no Hudson, a disputa seria zerada nas seletivas olímpicas de Princeton. Washington ainda precisava provar que era capaz de vencer nos 2 mil metros. Com sorte, Ebright conseguiria retornar à Califórnia via Berlim com mais um título nacional e a terceira medalha de ouro olímpica consecutiva. Era o que dizia a imprensa da baía de São Francisco, o que dizia grande parte da imprensa nacional e, muito provavelmente, o que pensava Ky Ebright.

Às 20 horas do dia 10 de junho, quatro dias depois, portanto, com direito a escolta policial, luzes giratórias e sirenes, um comboio de automóveis saiu da Universidade sob os aplausos dos estudantes rumo à Union Station, no centro de Seattle, levando a equipe de remo de Washington. Os rapazes estavam eufóricos. Os treinadores também. Atendendo às instruções, eles se prepararam para a viagem contando com a possibilidade de não voltarem a Seattle antes de setembro. Alguns até faziam

planos para viajar pela Europa depois dos Jogos – um sonho inebriante para rapazes de Seattle –, embora nenhum deles fizesse a menor ideia de onde ia tirar dinheiro caso o sonho se realizasse. Johnny White levava 14 dólares no bolso. George Pocock escrevera ao pai, Aaron, dizendo que talvez fosse a Londres para vê-lo. Bobby Moch pedira ao pai endereços dos parentes na Suíça e na Alsácia-Lorena para poder ir visitá-los. O velho Gaston hesitou, demonstrando uma aflição que Bobby não conseguiu compreender, mas disse que os enviaria mais tarde, se a equipe fosse, de fato, à Europa.

Na estação, como sempre, houve banda marcial, hinos, líderes de torcida, discursos dos treinadores, flashes e câmeras. Desta vez ela estava lotada não apenas de estudantes e jornalistas, mas também de pais, irmãos, tios, tias, avós, primos, vizinhos e muita gente desconhecida. A cidade, ao que parecia, ia finalmente entrar no mapa, e todo mundo queria assistir à coroação. Royal Brougham, ao embarcar no trem, notou que nunca vira uma guarnição deixar a cidade “com tanta determinação, tanta alegria e tanto otimismo. Esses rapazes têm um pressentimento (...) já estão quase apertando a mão de Hitler”.

O mesmo Brougham manifestava, porém, certa preocupação. Ele já vira tudo aquilo antes, e também as tristes consequências, para Seattle, das esperanças frustradas no ano anterior. Na máquina de escrever que levava em seu vagão, conduziu sua coluna matinal com as seguintes palavras: “Não se esqueçam”, alertava seus leitores, “do fantasma que assombra a última milha.” Por agora, deixava de mencionar sua apreensão ainda maior: a prova de 2 mil metros nas seletivas olímpicas.

Aos primeiros suspiros e solavancos do trem que partia, os rapazes, debruçados nas janelas, faziam suas últimas despedidas: “Adeus, mãe!”, “Te escrevo de Berlim”. Joe, de sua janela, tentava encontrar Joyce. Achou-a num canto distante, com seu pai e as crianças, pulando com os braços erguidos enquanto segurava um cartaz onde havia desenhado, bem grande e todo pintado de verde, um trevo de quatro folhas.

Com o trem já a caminho do Leste, os rapazes começaram, finalmente, a relaxar. A descontração era total. Fazia calor, mas não tão sufocante que os impedisse de ficar até mais tarde em seus beliches. Depois, jogariam pôquer e vinte e um e reviveriam a velha tradição de atirar bexigas cheias de água em vacas e cachorros adormecidos. Logo na primeira manhã, Al Ulbrickson lhes deu uma boa notícia: queria que todos engordassem até 1,5 quilo até chegarem a Poughkeepsie. O vagão-restaurante era todo deles, sem restrição. Foi uma correria. Mal podendo acreditar, Joe pediu um bife, depois outro e, de sobremesa, uma taça de sorvete.

Enquanto os rapazes comiam, Al Ulbrickson, Tom Bolles e George Pocock discutiam a estratégia da corrida em seu vagão. Eles conheciam as ideias de Ky Ebright, estavam a par das preocupações de Royal Brougham e sabiam o que boa parte da imprensa do Leste vinha dizendo que Washington esmoreceria novamente

no fim da prova principal. Determinados a não perder dessa maneira este ano, traçaram um novo plano de corrida. Ulbrickson sempre preferira vir de trás, poupando energia para o fim, mas tentando largar forte e ficando o tempo todo perto dos líderes para derrotá-los com uma arrancada mortal. O novo plano era parecido com esse, porém com uma importante diferença. Eles dariam a partida com força suficiente para obter um bom impulso e logo passariam a remar em voga baixa, 28 ou 29 por minuto. Ficariam assim independentemente do que fizessem os outros barcos, mantendo uma distância de até dois barcos dos líderes. O ideal seria que permanecessem em voga baixa até a milha e meia, daí passando a 31 até a marca das duas milhas. Nesse ponto Bobby Moch mandaria Don Hume sair à caça dos líderes, que a essa altura já estariam um pouco cansados. O início deliberadamente lento era arriscado: eles teriam que ultrapassar todos os barcos no sprint, mas com certeza estariam remando muito forte no final. Fechado o plano, Al Ulbrickson foi comunicá-lo a Bobby Moch.

A equipe de Washington chegou a Poughkeepsie no início da manhã de 14 de junho, sob uma chuva de verão torrencial. Molhados até os ossos, descarregaram os barcos, ergueram-nos sobre as cabeças e foram direto ao Hudson para guardá-los e inspecionar os novos alojamentos. Desta vez não ficariam no galpão de Highlands. Al Ulbrickson providenciara a mudança para o antigo alojamento de Cornell, uma estrutura muito mais sólida na margem oriental do rio, bem ao lado do alojamento da Califórnia. Ficaram tão maravilhados com o lugar que iam tirando os capotes encharcados enquanto percorriam, a passos pesados, as instalações. Tinha luz elétrica, chuveiros quentes, equipamento de ginástica e um espaçoso dormitório com camas extragrandes. Tinha até um rádio para eles acompanharem jogos de beisebol, comédias radiofônicas e músicas. Tinha também uma grande varanda fechada com tela onde poderiam dormir se fizesse muito calor. E com a chuva que caía lá fora, era bastante relevante o fato de não haver goteiras.

Mal haviam começado a se instalar, sentiram cheiro de comida. Guiados por seus narizes, o de Joe Rantz em particular, descobriram rapidamente a melhor característica do novo lugar – uma cozinha do lado de fora, na beira do rio, a sete metros da porta da frente. No comando, a figura imponente de Evanda May Calimar, uma senhora negra que se revelaria aos rapazes uma fantástica cozinheira. Com ela trabalhavam o filho Oliver, a mãe e o cunhado, todos já empenhados no preparo do frango frito do almoço. Os rapazes se sentiram no paraíso. Ao testemunhar a primeira refeição deles, Royal Brougham enviou para Seattle uma divertida matéria que o *Post-Intelligencer* publicou sob uma foto de Joe com a legenda: “Joe Rantz, o Campeão da Comilança”.

Nos dias seguintes, George Pocock foi de garagem em garagem inspecionar os barcos dos concorrentes de Washington. Dos 18 barcos que estariam no rio este ano, 17 haviam saído de sua oficina. Agradava-lhe trabalhar neles ajustando regulagens,

reforçando o verniz dos cascos e fazendo pequenos reparos. Não queria ver no Hudson barcos com a sua chancela em mau estado. Além do mais, esse tipo de serviço favorecia suas relações com os clientes. Antes, portanto, de qualquer outra coisa, foi à garagem da Califórnia cuidar dos barcos de Ky Ebright.

Os rapazes de Washington não se dirigiam aos da Califórnia e vice-versa. No flutuante que compartilhavam, as guarnições passavam umas pelas outras em silêncio, sem se olhar de frente – quando muito de soslaio, como cães antes de uma briga. E brigar era uma possibilidade real. Não muito tempo depois de chegarem, um repórter confidenciou a Shorty Hunt que no alojamento da Califórnia tinha-se a impressão de que os rapazes de Washington se achavam uns valentões, tão a fim de briga que se não arranjassem uma acabariam brigando entre si, mas que a Califórnia teria prazer em resolver esse problema para eles. Shorty respondeu: “Se os caipiras quiserem briga, vão ter briga, mas nós não viemos aqui para isso.”

Ulbrickson e Bolles começaram a trabalhar duro com seus rapazes: longas distâncias em voga baixa para começar, visando recuperar o peso que os incentivaram a adquirir durante a viagem. A expectativa era de que atingissem o peso ideal no dia da corrida, 22 de junho. A dificuldade era evitar que a comida da Sra. Calimar sabotasse seus esforços.

Foi então que vazou a notícia de que a 1^a guarnição da Califórnia fizera as quatro milhas em fantásticos 19m31s. Era, de longe, o melhor tempo do ano no Hudson. Os rapazes de Cornell também vinham obtendo marcas impressionantes. Al Ulbrickson esquentou ainda mais o clima na noite de 17 de junho, com uma tomada de tempo na escuridão das 21 horas, em águas agitadas, em que Joe e seus camaradas teriam, segundo informou aos jornalistas, completado a distância em 19m39s, significativamente acima do tempo da Califórnia. Naquela noite, Johnny White anotou em seu diário o verdadeiro tempo: 19m25s.

No dia seguinte circularam rumores de que a Califórnia fizera outra tomada. Ebright não quis revelar o tempo, mas observadores relataram que a sua 1^a guarnição havia feito a marca fenomenal de 18m46s. O *Poughkeepsie Eagle-News* noticiou 18m37s. Royal Brougham enviou ao *Post-Intelligencer* um informe sombrio: “Remadores da Califórnia favoritos mais uma vez (...). Eles não estão remando, estão voando.”

Ulbrickson continuava imperturbável. Já vira o suficiente e queria os rapazes descansados na corrida. Pediu que relaxassem. Até o dia da prova, só haveria treinos leves para manter a forma. Para os rapazes, tudo bem. Eles já sabiam algo que ninguém sabia, nem mesmo Ulbrickson.

Na noite da última tomada de tempo, já com pouco vento e águas calmas, eles remaram de volta rio acima, na escuridão, lado a lado com a guarnição de calouros e a 2^a guarnição até sumirem as luzes vermelhas e verdes das lanchas dos treinadores. Os barcos passaram sob as duas pontes coroadas de luzes cor de âmbar.

Na margem do rio e em suas encostas, cálidas luzes amarelas se derramavam das janelas de residências e garagens de barcos. Era uma noite sem lua. A água estava um breu de tão escura.

Bobby Moch pediu aos rapazes que remassem calmamente à voga de 22 ou 23 por minuto. Joe e seus companheiros ficaram conversando baixinho com os rapazes dos dois outros barcos até perceberem que haviam saltado à frente sem querer, apenas puxando de maneira suave e constante. Na verdade já estavam tão à frente que mal podiam ouvi-los. Então, um a um, foram se dando conta de que só conseguiam escutar o suave murmúrio das pás dos remos entrando e saindo da água. Estavam sós, remando na total escuridão. Juntos num reino de silêncio absoluto. Anos mais tarde, já velhos, todos se lembrariam desse momento. Bobby Moch recordou: “Não se ouvia nada além dos remos entrando na água (...) nem o ruído das forquetas no final da remada (...) um zip e nada mais.” Eram remadas perfeitas, fluidas e serenas, como se estivessem em outro plano, num buraco negro entre as estrelas – exatamente como dissera Pocock. E foi lindo.

Nos dias que antecederam a regata de Poughkeepsie, outra grande disputa dominou as manchetes das páginas esportivas, e até das primeiras páginas, dos jornais de todo o país: a do cinturão dos pesos pesados do boxe. O alemão Max Schmeling, campeão mundial de 1930 a 1932, pretendia desafiar o campeão James Braddock. No entanto, um boxeador negro americano de 22 anos chamado Joe Louis, de Detroit, surgiu em seu caminho. Com um histórico de 27 lutas profissionais e 27 vitórias, 23 delas por nocaute, Louis se tornara também desafiante, colocando em xeque, além do mais, as atitudes racistas de muitos americanos brancos – embora nem de longe de todos. Louis viria a ser um dos primeiros heróis negros da América branca. Sua ascensão, até ali, fora tão espetacular que poucos jornalistas esportivos e donos de casas de apostas dos Estados Unidos viam alguma chance para Schmeling.

Na Alemanha, porém, a opinião era outra. Embora Schmeling não fosse membro do partido, Joseph Goebbels e a elite nazista o promoviam entusiasticamente como símbolo da supremacia ariana. Sob a diligente direção do Ministério da Propaganda, a imprensa alemã vinha dando grande destaque à luta vindoura.

Não havia, nos dois lados do Atlântico, quem não fizesse um prognóstico, inclusive os treinadores em Poughkeepsie. “Schmeling aguenta quatro assaltos”, opinou Al Ulbrickson. Ky Ebright foi mais direto: “Louis vai trucidá-lo.”

Quando a luta começou, na noite de 19 de junho, no Yankee Stadium totalmente lotado, Louis era favorito absoluto em Nova York, cotado em oito para um. Na Alemanha, apesar do interesse pelo confronto, quase não houve apostas. As chances de Schmeling eram tão pequenas que poucos quiseram arriscar seu dinheiro, e, obviamente, ninguém queria ser pego apostando num negro americano.

No ringue banhado de luz branca no centro do estádio, Louis passou três assaltos

à caça de Schmeling, como um predador, fustigando-o no rosto com poderosos golpes de esquerda. Parecia que a noite ia ser curta. No quarto assalto, porém, Schmeling tirou da cartola uma potente direita que atingiu a têmpora do adversário, que caiu sentado no chão. Aos dois segundos de contagem, Louis colocou-se de pé, protegeu o rosto e foi recuando à espera do gongo. Durante todo o quinto assalto Louis esteve confuso e ineficaz, culminando por levar, depois do gongo – que nenhum dos dois lutadores pôde ouvir tal o alarido dentro do estádio –, uma direita devastadora no lado esquerdo da cabeça. Nos seis assaltos seguintes, Louis cambaleou pelo ringue sob uma chuva de golpes, inclusive diretos no queixo. Conseguiu continuar de pé, mas sem marcar pontos nem causar danos relevantes ao pugilista alemão. Na plateia predominantemente branca, muitos se viraram repentina e violentamente contra ele. “Delirantes de satisfação” – palavras do *The New York Times* –, eles gritavam pedindo a Schmeling que liquidasse a luta. E foi com essa intenção que o alemão foi para o décimo segundo assalto. Com Louis a passos trôpegos e sem rumo pelo ringue, Schmeling lançou-se sobre ele com diretos no rosto e na cabeça, culminando com um esmagador cruzado de direita no queixo. Louis dobrou os joelhos e caiu de frente com a cara no chão. Concluída a contagem, o árbitro Arthur Donovan declarou a vitória de Schmeling por nocaute. Mais tarde, no camarim, Louis disse não se lembrar de nada do que acontecera no ringue depois do quinto assalto.

Naquela noite, no Harlem, homens adultos choraram em público e jovens negros atiraram pedras em carros lotados de torcedores brancos que voltavam da luta. Nas comunidades germano-americanas de Nova York, teve gente dançando na rua. De Berlim, Adolf Hitler telegrafou a Schmeling para felicitá-lo e enviou flores à sua esposa. Mas ninguém na Alemanha se alegrou mais com o resultado da luta do que Joseph Goebbels, que, em sua luxuosa casa de veraneio de Schwanenwerder, ficou até de madrugada ao lado de Magda e da esposa de Schmeling, Anny, ouvindo a luta pelo rádio. O telegrama de congratulações que enviou ao pugilista dizia: “Estamos orgulhosos de você. Receba os nossos cumprimentos. Heil Hitler.” Em seguida, ordenou à agência de notícias estatal Reuters que divulgasse um comunicado: “Inexoravelmente, e não sem razão, exigimos que Braddock defenda o título em solo alemão.” No dia seguinte, ainda excitado, Goebbels escreveu em seu diário: “Passamos a noite na torcida ao lado da esposa de Schmeling, contando casos e nos divertindo. No décimo segundo assalto, Schmeling nocauteou o negro. Fantástico. Uma luta dramática, emocionante. Schmeling lutou pela Alemanha e venceu. O branco prevaleceu sobre o negro, e o branco era alemão. Só fui deitar às cinco da manhã.”

Quem riui por último, no entanto, foi Joe Louis. Dois anos depois, ele lutaria novamente contra Max Schmeling, um combate de apenas dois minutos e quatro segundos – quando o *corner* do alemão decidiu jogar a toalha. Joe Louis reinaria como campeão mundial dos pesos pesados de 1937 até 1949, muito depois de o

cadáver carbonizado de Joseph Goebbels ter sido retirado dos escombros fumegantes da Chancelaria do Reich, em Berlim, e colocado ao lado dos corpos de Magda e seus filhos.

No sábado à noite, Ulbrickson autorizou os rapazes da sua 1^a guarnição a pegar a lancha dos treinadores para dar uma volta, se quisessem. Eles estavam entediados com o parque de diversões no alto do morro e Ulbrickson não os queria na garagem a noite inteira, sem fazer nada, pensando na corrida da segunda-feira.

Eles recrutaram, então, um dos monitores da guarnição como piloto e navegador e subiram na lancha. Sem nenhum plano prévio, decidiram ali mesmo fazer uma visita ao presidente dos Estados Unidos, que acreditavam morar em algum lugar à margem do rio. A lancha foi para o norte, passou pelas garagens de barcos da Academia Naval e de Colúmbia, em seguida a noroeste pela curva de Krum Elbow, depois por três quilômetros de florestas e encostas até chegar a um embarcadouro com a inscrição “Estação Hyde Park”. Ao perguntar como chegar à casa do presidente, foram informados de que ela ficava numa enseada um quilômetro e meio rio abaixo.

Encontrada a pequena enseada, deixaram o monitor encarregado da lancha, cruzaram a ferrovia por uma ponte estreita e lá se foram morro acima no meio da floresta. Andaram meia hora por trilhas de cavalos, estradas cobertas de mato e extensas áreas gramadas. Depois de passar por um moinho de trigo abandonado e um estábulo do tamanho de uma catedral, depararam-se, finalmente, com uma casa de jardineiro aparentemente ocupada junto a uma estufa. Bateram na porta e foram atendidos por um casal de idosos. Ao perguntarem se estavam perto da propriedade do presidente, o casal assentiu com entusiasmo dizendo que estavam dentro dela e apontaram o caminho da casa principal. Para além de um viveiro de mudas, uma larga rua dava no imenso gramado de Springwood – a imponente mansão de três andares dos Roosevelt, com seu pórtico semicircular apoiado em colunas gregas de cor branca. Era, de longe, a residência mais suntuosa que qualquer um deles já vira.

Nervosos, mas agora longe demais para voltar atrás, eles subiram ao pórtico reverentemente e espiaram o interior da casa. Eram quase 21 horas e já escurecia. Um jovem mais ou menos da idade deles estava sentado à cabeceira de uma mesa comprida lendo um livro. Bateram na porta. O jovem deu a impressão de ter chamado alguém, mas pôs o livro de lado e foi ele próprio atender. Ao abrir a porta, os rapazes se apresentaram como remadores de Washington, disseram ter conhecido John Roosevelt no ano anterior e perguntaram pelo presidente. O jovem respondeu que ele não estava, mas convidou-os, entusiasticamente, a entrar. Apresentou-se como Franklin Roosevelt Jr., mas que podiam chamá-lo de Frank. Com um sorriso tímido, disse que remava na posição seis da 2^a guarnição de Harvard e que acabara de voltar de New London, Connecticut, onde disputara a corrida anual contra Yale. A

1^a guarnição de Harvard havia vencido, mas a dele não. O treinador de Harvard, Charlie Whiteside, fora demitido pouco antes e corria um boato na universidade de que seu mais provável substituto era um tal de Tom Bolles, principalmente no caso de ele ganhar mais uma corrida de calouros em Poughkeepsie.

Conduziu-os à biblioteca do presidente, convidou-os a se sentarem e pôs-se a falar apaixonadamente sobre o remo e os treinadores. Os rapazes, boquiabertos, admiravam o cômodo. Do chão ao teto, as paredes eram cobertas de prateleiras cheias de livros. Os poucos espaços vazios eram ocupados por retratos de presidentes americanos e ancestrais dos Roosevelt. A parede do fundo era dominada por uma vistosa lareira, em frente à qual se estendia uma mesa de mais de quatro metros de comprimento atulhada de livros sobre os mais variados temas. Todas as outras mesas da sala eram enfeitadas com flores frescas e estatuetas de porcelana. Sentindo-se à vontade, Shorty Hunt foi se instalando numa confortável poltrona perto da lareira, mas levantou-se num salto quando Frank o informou que era a favorita do presidente, onde fazia suas transmissões radiofônicas informais.

A conversa durou mais ou menos uma hora. Naquela mesma noite, no alojamento, Johnny White escreveu em seu diário: “Esta noite fomos à casa do presidente em Hyde Park. Eles moram em um lugar bem legal” – como se tivesse dado um pulo na casa de um vizinho de Seattle.

Na manhã da regata, a opinião geral da imprensa – do Leste, pelo menos – era a de que Califórnia e Cornell eram os barcos a serem batidos na prova principal, com Washington logo atrás. Afinal, Cornell chegara quatro décimos de segundo atrás da Califórnia no ano anterior. Muito naturalmente, os jornais de Seattle davam uma pequena vantagem a Washington. Royal Brougham, a despeito de sua sombria previsão anterior, já anunciara seu prognóstico pessoal – Washington em primeiro, Cornell em segundo, Califórnia em terceiro. Porém, no *Post-Intelligencer* daquela manhã ele admitiu que a Califórnia levava uma ligeira vantagem nas casas de apostas. O fato é que, nas charutarias de Poughkeepsie, Califórnia e Washington estavam pagando igual, com Cornell um pouco atrás, cotada a oito para cinco. Resumindo, qualquer uma das três poderia sair vencedora na corrida principal.

Brougham circulou pela cidade para sentir a vibração do público antes de ter que se sentar para escrever a matéria sobre a corrida. Por causa da maré, a largada da corrida principal só seria dada às 20 horas, depois do pôr do sol. Brougham tinha, portanto, bastante tempo para se informar. Fazia um dia claro em Poughkeepsie. Chumaços de nuvens brancas vagavam pelo céu azul pálido ao sabor de uma brisa suficiente apenas para criar um agradável frescor.

Lá pelo meio da tarde Brougham desceu a ladeira até à beira-rio e viu um destróier da Marinha e duas embarcações da guarda-costeira posicionados em meio à usual flotilha de iates, veleiros, lanchas, canoas e botes aglomerados perto da linha de chegada. Na varanda do segundo andar da garagem da Califórnia, Ky Ebright,

de óculos escuros, sorria e acenava para quem passava. Al Ulbrickson, por sua vez, estava sentado no píer em frente à garagem de Washington com uma roupa inusitadamente colorida – boné branco, suéter listrado de amarelo e a gravata roxa da sorte que lhe fora presenteada por Loyal Shoudy em 1926. Solicitado por um grupo de repórteres a comentar a corrida, Ulbrickson cuspiu na água, mastigou uma haste de capim e lançou um demorado olhar sobre o rio encrespado antes de dizer: “Vai ser rápida se alisar um pouco mais.”

Royal Brougham seguiu adiante. Ele sabia que aquilo era tudo o que os jornalistas conseguiriam arrancar de Ulbrickson.

No fim da tarde, centenas de pessoas lotavam o cais da rua principal à espera das balsas que as levariam à estação do trem de observação. Brougham observou dezenas de barcos menores, a motor e a remo, transportando ao outro lado do rio todo tipo de gente – mulheres levemente embriagadas com chapéus coloridos da Quinta Avenida, homens gordos com tocos de charuto na boca, velhos com casacos de guaxinim portando estandartes de universidades.

Um a um, os calouros entraram em seus barcos e começaram a remar rio acima até a linha de largada, próxima à garagem de barcos da Universidade de Colúmbia – um edifício tão elegante quanto qualquer sede de clube campestre da Costa Leste. Pouco antes das 18 horas, Royal Brougham embarcou no trem de observação, na margem ocidental do Hudson, antes de ele começar a retroceder até a linha de largada da primeira prova trazendo consigo o carro da imprensa e 23 vagões abertos com arquibancadas lotadas de torcedores sob toldos de lona branca. Cerca de 90 mil pessoas se enfileiravam em ambas as margens do rio – o maior público da competição em muitos anos. A brisa abrandara. As águas plácidas e vítreas do Hudson refletiam a luminosidade do entardecer tingido de bronze. Ulbrickson estava certo. A corrida seria rápida.

A caminho da linha de largada no trem de observação, Tom Bolles, com seu indefectível chapéu da sorte, tinha muito o que ponderar. Fora informado da demissão de Charlie Whiteside. Sabia, como todo mundo, que Harvard estava disposta a pagar caro pelo treinador de sua preferência e não ignorava que seu nome estava no topo da lista. Se seus rapazes vencessem uma vez mais, ele receberia uma oferta. E, dessa vez, provavelmente iria aceitar.

Seus rapazes não o decepcionaram. Trabalharam bem e rápido. Quando a corrida começou, às 18 horas em ponto, Academia Naval e Califórnia logo tomaram a frente. Washington remava a pouca distância dos líderes, à voga relativamente baixa de 32 por minuto. Com puxadas calmas e eficientes, dominou pouco a pouco a Academia Naval e pôs-se logo atrás da Cal. Na marca de uma milha, à altura da ponte ferroviária, assumiu uma pequena vantagem. Califórnia acelerou várias vezes, mas Washington manteve-se à frente ainda ao ritmo de 32. Com uma arrancada no último quarto de milha, Cal chegou a obter uma mínima

vantagem, logo desfeita quando o timoneiro Fred Colbert soltou o freio: ao ritmo de 39, Washington arrancou para cruzar a linha com um barco inteiro de vantagem. Foi assim que Washington ganhou a corrida, mas perdeu Tom Bolles.

Uma hora depois foi dada a largada das segundas guarnições, uma corrida notavelmente similar em que Washington, uma vez mais, teve pouco trabalho com seus adversários. Academia Naval e Cornell saíram na frente colocando um quarto de barco sobre Washington, cujo timoneiro, Winslow Brooks, logo percebeu que poderia manter a posição remando à voga tranquila de 30 ou 31. Na popa, ele se limitava a assistir de camarote à batalha entre os líderes. Manteve-se assim na primeira milha e meia e, sem aumentar o ritmo, foi emparelhando com Annapolis e Berkeley. Faltando uma milha, Brooks aumentou a voga para 37. De repente, era como se Academia Naval e Cornell estivessem remando sobre um rio de cola: Washington, longe da vista dos adversários, ampliava sua vantagem a cada remada. Cruzou a linha com três barcos de vantagem sobre a Academia Naval e ampliando a distância sobre os demais concorrentes enfileirados na retaguarda.

Enquanto os últimos barcos ainda cruzavam a linha e os aplausos começavam a arrefecer, um audível murmúrio começou a reverberar às margens do rio. O público se dava conta de que Washington, pela segunda vez em dois anos, estava a ponto de ganhar todas as provas e de que a Califórnia poderia se tornar a segunda universidade a ganhar a corrida principal pelo quarto ano seguido e a primeira a disputar três Olimpíadas consecutivas. Mas ainda havia esperança para a Costa Leste. Cornell, ou quem sabe a Academia Naval, talvez a redimisse.

Enquanto o trem de observação se movia rio acima para o início da prova principal, a tensão crescia quase a ponto de se ouvirem estalidos de eletricidade estática no ar. A multidão se agitava. Embarcações apitavam. Estudantes se abraçavam cantando hinos. Em poucos minutos se veriam uma grande vitória e várias grandes derrotas.

Já instalado no *Husky Clipper* quatro milhas rio acima, logo abaixo de Krum Elbow, Joe Rantz percebeu, pelo número de detonações que vinham lá de baixo, que a 2^a guarnição de Washington, na raia número cinco, havia vencido a prova. Em silêncio, ergueu o punho no ar. Shorty Hunt e Roger Morris fizeram o mesmo. Metade da 2^a guarnição saíra do seu barco de segundanistas de 1935; todos decepcionados por não poderem estar onde agora estavam Joe, Shorty e Roger, à espera da largada da corrida principal marcada para as 20 horas.

O sol se deitara às 19h30 atrás da encosta da margem ocidental do rio. Seus últimos raios tocavam as torres das igrejas de Poughkeepsie, na outra margem. Rio abaixo, o crepúsculo caía sobre a superfície como um manto de gaze cinzenta e as águas refletiam a cor do céu em fortes tons de violeta. Uma linha de barcos-baliza se estendia de um lado a outro do rio, marcando a linha de largada. Longe, rio abaixo,

viam-se as luzes bruxuleantes das vigias dos grandes iates ancorados perto da chegada. Um trem de passageiros passou na margem oriental soltando rolos de fumaça. Na ocidental, o trem de observação parou bem na altura das balizas da linha de largada. Um pouco além, um operador de telégrafo sentava-se perigosamente num barranco sobre o rio, com um teclado e um fio de cobre que subia o morro até um poste onde o conectara à linha principal, pronto para informar ao mundo o início da prova. Joe e seus companheiros se aproximaram da largada para tomar posição. Na popa, Bobby Moch repassava com eles, pela última vez, o plano de corrida. Em Seattle, Hazel Ulbrickson trancou a porta da frente para não ser incomodada durante a corrida. Joyce teve permissão da Sra. Tellwright para ligar o grande rádio da sala de estar.

Num vagão do trem de observação cheio de jornalistas e ex-alunos de Washington, George Pocock e Tom Bolles andavam de um lado para outro. Al Ulbrickson estava sentado sozinho, em silêncio, mascando metodicamente um chidete, de olho, por debaixo da aba de seu boné, no local onde agora estava Joe. Washington caíra na pior raia, a sete, lá longe, no meio do rio, corredor em que o vento e as correntes eram sempre mais fortes e de onde até enxergar o barco era difícil àquela hora da noite. Tal como em 1935, Califórnia caíra na raia um, a mais protegida, aconchegada sob o aterro da estrada de ferro, bem debaixo do nariz de Ulbrickson.

Dez anos atrás, nesse mesmo lugar, o próprio Ulbrickson levava a 1^a guarnição de Washington à conquista do título nacional. Desde então, o feito não se repetira. Ulbrickson lembrou o juramento feito à esposa e a promessa não cumprida a Seattle no ano anterior. E viu os Jogos Olímpicos assomando à sua frente. Quase tudo o que Al Ulbrickson queria da vida se decidiria nos 20 minutos seguintes.

Às 20 horas em ponto o juiz de largada gritou: “Estão prontos?” Dois timoneiros levantaram a mão. Depois de aguardar um ou dois minutos, gritou novamente. “Estão prontos?” Três timoneiros ergueram a mão. O juiz esperou que as guarnições fizessem os ajustes finais e, exasperado, gritou pela terceira vez: “Estão *todos* prontos?” Desta vez, sete braços se ergueram.

Dada a largada, os barcos se lançaram à frente enquanto o telegrafista encarapitado no alto da encosta informava ao mundo que a prova principal da 38^a Regata Anual de Poughkeepsie já estava em andamento.

Os sete barcos se mantiveram rigorosamente emparelhados nas cinco primeiras remadas, com as guarnições puxando a toda força. Foi então que, de súbito, Washington cedeu, ficando atrás de todos os demais. Para Bobby Moch, no entanto, estava tudo certo. Era exatamente o que queria. Estabilizado à voga constante de 28 remadas, começou a ver as costas dos timoneiros rivais desaparecerem no crepúsculo. Para transmitir confiança aos rapazes passou a entoar, na cadência das

remadas, seu mais novo mantra – “Poupar, poupar, poupar” –, a fim de lembrá-los que a meta era conservar energia.

Pensilvânia, Academia Naval e Califórnia se projetaram rapidamente à frente do pelotão remando em voga alta no início e reduzindo em seguida, gradualmente, para trinta e poucas. Na marca da meia milha Washington era sétimo e último, quase cinco barcos atrás dos líderes. Syracuse e, surpreendentemente, a poderosa Cornell – a Grande Esperança Vermelha da Costa Leste – continuavam bem atrás com Washington, talvez jogando o mesmo jogo.

Nessa altura, Bobby Moch começou a se aproximar da raia de Syracuse. Estava pensando à frente. Debaixo da ponte da estrada de ferro, a raia do *Husky Clipper* passava por um ponto onde a água redemoinhava atrás de um pilar e refluía rio acima. Se eles entrassem no redemoinho poderiam perder segundos preciosos. A única maneira de evitá-lo era remar sobre a linha divisória entre a sua raia e a de Syracuse. O *Husky* deslizou sobre ela até suas pás quase tocarem as pás laranjas do rival. Furioso, o timoneiro de Syracuse começou a berrar palavrões para Moch. Quando Washington emparelhou, Moch inclinou-se sorrindo na sua direção e disse, com sua voz profunda de barítono: “Vá se danar, Syracuse.” Enquanto o timoneiro de Syracuse urrava, seus rapazes fraquejavam e o barco ficava para trás.

Na marca de uma milha, para espanto dos torcedores no trem de observação, Colúmbia subira para terceiro passando a Califórnia e estabelecendo-se atrás da Academia Naval e da Pensilvânia. Os nova-iorquinos do trem exultaram ao ver Nova York passar Berkeley. Na milha e meia, porém, a Califórnia já deixara novamente Colúmbia e Pensilvânia para trás. Academia Naval, Califórnia e Pensilvânia estavam agora agrupadas, bem à frente, alternando-se na liderança. Washington seguia quatro barcos atrás dos líderes. Cornell, aparentemente com problemas, seguia perto de Washington. Syracuse ficara bastante para trás.

No vagão da imprensa, os repórteres e treinadores de Washington foram murchando pouco a pouco, desanimados com a distância que separava o *Husky Clipper* dos barcos mais à frente. Alguns murmuravam: “Vamos Bobby, para cima, para cima.” Ulbrickson, calado e sereno como uma esfinge, mascava lentamente o chiclete, de olho no percurso já meio imerso na escuridão. De Washington só conseguia ver as extremidades brancas das pás dos remos aparecendo e desaparecendo ritmadamente na água, ainda à voga tranquila, constante e calculada de 28 remadas por minuto. A qualquer momento Bobby Moch entraria em ação como planejado.

Nas duas milhas, a Pensilvânia começou a esmorecer, ficando atrás de Colúmbia. Califórnia e Academia Naval brigavam pela liderança. Cornell foi ultrapassada por Washington, que assumiu a quinta posição. Mas Bobby Moch não modificara sua cadência. No vagão, Ulbrickson começou a se inquietar. Moch fora orientado a não deixar os líderes se distanciarem mais de dois barcos. Estavam a quatro. Ele já deveria ter começado a acelerar. Não era esse, definitivamente, o plano

de corrida. Tom Bolles e George Pocock assistiam a tudo com visível impaciência. Aquilo começava a parecer suicídio. No barco, porém, Bobby Moch dizia a Don Hume: “Não se apresse. Podemos pegá-los na hora que quisermos.”

Na marca das duas milhas e meia, a situação era essencialmente a mesma: Califórnia e Academia Naval bem à frente, com Colúmbia em seu encalço; Washington ultrapassara com facilidade a Pensilvânia, já enfraquecida, mas seguia com assustadores quatro barcos de desvantagem. Mastigando o chidete, Ulbrickson seguia o bruxuleio das pás brancas junto à linha d’água sem transparecer hesitação. Mas já começava a se preocupar. O que Moch estava fazendo? Por que diabos não soltava logo o freio?

No barco, Bobby Moch avaliou a distância entre sua proa e a popa da Califórnia – quatro barcos – e convocou, finalmente, os rapazes: “Vamos lá, pessoal! Estamos um barco atrás.”

Os milhares de torcedores posicionados na beira do rio, nos iates e nas outras embarcações ancoradas na zona de chegada em Poughkeepsie ainda não conseguiam ver os barcos, mas já ouviam os timoneiros berrando como focas na escuridão do rio. Os berros foram se aproximando e logo as proas de três barcos começaram a surgir, à luz do crepúsculo, um pouco além da ponte ferroviária. Um clamor se ergueu quando a multidão conseguiu distingui-los. Academia Naval vinha emparelhada com Califórnia, aparentemente absolutas, com Colúmbia em terceiro para surpresa geral. Cornell, também para surpresa geral, não estava à vista, mas pelo menos a Costa Leste tinha um barco na disputa, quem sabe dois. Quase ninguém notou o barco de Washington, que parecia arrastar-se com dificuldade no meio do rio, tão atrás que mal dava para vê-lo na crescente escuridão.

Ao passar sob o esqueleto negro da ponte ferroviária, Washington ainda levava três barcos de desvantagem faltando uma milha para o final. Os líderes vinham num ritmo um pouco mais lento, permitindo a redução da distância, mas se Moch aumentara o ritmo não dava nem para perceber.

Os rapazes de Washington remavam agora numa espécie de transe, como que fora de si, mas absolutamente conscientes de cada movimento uns dos outros. Quase nada se escutava no meio do rio, salvo a toada de Moch, o atrito dos remos nas forquetas, a respiração profunda e ritmada dos rapazes e a pulsação de seus corações retumbando nos ouvidos. Quase não havia dor. Na posição cinco, Stub McMillin se deu conta, espanto, de que ainda respirava pelo nariz após três milhas de corrida completadas.

No trem, Al Ulbrickson não entregava os pontos. “Eles estão muito atrás”, ruminava. “Estão forçando demais a barra. Com sorte, chegaremos em terceiro.” Seu rosto estava pálido e rígido feito pedra. Nem o chidete ele mastigava mais. A Califórnia, na raia um, tornara a aumentar a diferença remando maravilhosamente. Com os adversários já cansados lá atrás e menos de uma milha para o final, Cal vinha absoluta para ganhar novamente. Ky Ebright, uma vez mais, fora mais

esperto do que Ulbrickson.

Mas se houve dessa vez alguém mais esperto que Ulbrickson foi seu próprio timoneiro – o baixinho com sua própria chave Phi Beta Kappa. Chegada a hora de mostrar as cartas, ele se inclinou na direção de Don Hume e comandou: “Quero 10 fortes para Ulbrickson!” Os oito longos remos de abeto se curvaram 10 vezes dentro da água. Ato contínuo, Moch gritou novamente: “Quero mais 10 para Pocock!” Mais 10 puxadas intensas. Em seguida, uma mentira: “Olhe a Califórnia! Estamos em cima! Outras 10 fortes para mamãe e papai!”

O *Husky Clipper* passou por Colúmbia vagarosamente e foi se aproximando da Academia Naval, que vinha em segundo. No trem, alguém observou, sem muita convicção: “Washington começou a andar, finalmente.” Um minuto mais tarde, alguém gritou, com muito mais urgência: “Olhe lá Washington! Olhe lá Washington! Lá vem Washington!”

No trem e no litoral, todos os olhos se voltaram dos líderes para as oito pás brancas mal visíveis no meio do rio. Outro rugido, profundo, gutural, ergueu-se da multidão. Parecia impossível que Washington fosse capaz de recuperar aquela distância. A meia milha do final estava ainda em terceiro, dois barcos atrás. Mas acelerava, e a forma como o fazia exigia atenção imediata e absoluta.

No barco, um incandescente Moch berrava “Vamos! Agora! Agora!”, levando Don Hume a aumentar para 35, depois para 36 e logo para 37. Joe Rantz, a boreste, ia atrás dele, remando com a suavidade da seda. Com a guarnição em sincronia, o barco começou a voar. Passou pela Academia Naval como se ela estivesse ancorada.

Grover Clark, o timoneiro da Califórnia, olhou para trás e, pela primeira vez desde a largada, viu o barco de Washington avançando sobre a sua ré. Atônito, mandou a guarnição acelerar. Califórnia foi a 38. Moch mandou Hume subir um ponto mais, levando Washington a 40. Já sem o mesmo ritmo, Cal pareceu hesitar e, então, a ficar instável.

A 500 metros do fim, Califórnia e Washington irromperam pelo corredor aberto entre os barcos da assistência sob o clamor da multidão. Nos barcos a remo havia gente em pé, arriscando-se a cair na água para ver a disputa. Vapores de excursão adernavam sob o peso das pessoas aglomeradas nas amuradas. Lanchas acionavam suas buzinas. No píer em frente à garagem de Washington, Evanda May Calimar incentivava os rapazes gritando e acenando com uma frigideira sobre a cabeça. O vagão da imprensa de Washington era um pandemônio: George Varnell, do *The Seattle Times*, enfiou sua credencial na boca e começou a devorá-la; Tom Bolles batia com seu chapéu da sorte nas costas de um estranho; Royal Brougham gritava: “Vamos, Washington! Vamos!” Apenas Al Ulbrickson permanecia calado, imóvel, agarrado ao seu assento, os olhos como duas pedras cinzentas e geladas fixas nas pás brancas junto à linha d’água. Joe Williams, do *World-Telegram*, olhou-o de soslaio e pensou: “Esse cara tem água gelada nas veias.”

Com a linha de chegada assomando à sua frente, Bobby Moch emitia comandos incompreensíveis. Johnny White, na posição três, teve de repente a sensação de estarem voando, não remando. Stub McMillin queria desesperadamente dar uma olhada na raia onde sabia estar a Califórnia, mas não se atreveu. Na seis, Shorty Hunt pôde ouvir, por sobre o ruído da multidão, uma voz berrando freneticamente em algum rádio. Tentava entender as palavras, mas só dava para perceber que algo muito emocionante devia estar acontecendo. Não fazia ideia de como estavam as coisas, salvo que o barco da Califórnia ainda não aparecera em seu campo de visão. Mantinha os olhos grudados na nuca de Joe Rantz e remava com todo o seu coração. Joe reduzira tudo a uma única ação, um movimento contínuo, um pensamento: o antigo mantra da guarnição passando em sua cabeça como um rio, ecoando sem parar não na própria voz, mas no nítido sotaque britânico de George Pocock: “C-N-B, C-N-B, C-N-B.”

Nos últimos 200 metros, os próprios pensamentos cessaram e a dor caiu de repente, violenta, sobre todos os que estavam no barco, queimando-lhes as pernas, os braços e os ombros, agarrando-se às suas costas, rasgando seus corações e pulmões enquanto eles engoliam em seco, desesperados, em busca de ar. Foi nesses últimos 200 metros que, numa extraordinária explosão de velocidade a 40 remadas por minuto, Washington superou a Califórnia. Cada remada equivalia a um assento de vantagem sobre o adversário. Ao cruzarem a linha, sob os últimos vestígios de luz do crepúsculo, já se via luz entre a popa do *Husky Clipper* e a proa do *California Clipper*.

No vagão de imprensa, Al Ulbrickson contraiu, relutante, os cantos da boca em algo vagamente parecido com um sorriso e voltou a mascar, de forma lenta e metódica, o chicle. Em pé ao seu lado, George Pocock jogou a cabeça para trás e uivou como um lobisomem. Tom Bolles continuou a açoitá-las costas do colega à frente com seu velho chapéu. George Varnell tirou da boca o que restava da sua credencial de jornalista. Em Seattle, Hazel Ulbrickson e o filho Al Jr. bateram com tanta força no tampo de vidro da mesa que ele se partiu em dezenas de pedaços. Na ponte rodoviária, Mike Bogo teve o prazer especial de detonar sete bombas em rápida sucessão. No barco, os rapazes socaram o ar com os punhos erguidos.

Ulbrickson ficou um bom tempo olhando para a escuridão enquanto os fãs entravam correndo no vagão para parabenizá-lo. Ao se levantar, finalmente, já cercado de repórteres, disse simplesmente: “É. Foi por pouco, mas ganhamos.” E arrematou: “Acho que o nanico sabia o que estava fazendo.”

Washington era agora campeã nacional de remo. Era também a primeira universidade a “passar o rodo” no Hudson desde 1912. A incrível façanha de seu 1º barco, atropelando desde as últimas posições, fora uma vitória histórica por seu alcance e sua emoção. No centro de imprensa da estação ferroviária de Poughkeepsie, jornalistas esportivos escreveram suas matérias sem poupar

superlativos. Robert Kelley, do *The New York Times*, classificou-a como “um dos pontos altos da história de Poughkeepsie”. Herbert Allan, do *New York Post*, chamou-a de “espetacular e sem precedentes”. George Timpson, do *The Christian Science Monitor*, qualificou-a como “brilhante”. James Burchard, da *World-Telegram*, foi quem deu a descrição mais original: “Uma aula de psicologia, coragem e inteligência. O cérebro de Moch foi o melhor remo de Washington.” Royal Brougham pensou muito antes de definir a atuação de Bobby Moch. Acabou se decidindo por: “Muito sangue-frio.”

Al Ulbrickson foi para a água em sua lancha a fim de acompanhar os rapazes até a garagem. Vendo-os remar sem esforço na cálida noite de verão com a precisão e a elegância que já estavam se tornando sua marca, pegou o megafone e berrou ainda mais alto que os estampidos do motor: “É isso aí! Por que vocês não remaram assim na corrida?”

Os rapazes se entreolharam, com sorrisos amarelos. Ninguém sabia se ele estava brincando ou não.

Estava, mas o comentário não era gratuito. Para alcançar seu objetivo Ulbrickson teria que derrotar Ebright novamente. Em pouco menos de duas semanas, Washington disputaria duas provas curtas de 2 mil metros pelo direito de representar os Estados Unidos em Berlim. Numa delas, a Califórnia estaria na raia ao lado buscando a doce vingança de carimbar seus passaportes para a Alemanha. Ulbrickson não queria ninguém de salto alto. E, apesar de empolgado com a vitória, não estava satisfeito com a insubordinação de Bobby Moch. Precisava, portanto, fazê-los se lembrar de quem estava no comando.

Fosse como fosse, Ulbrickson, o Dinamarquês Durão, sentia necessidade de dizer algo compatível com a ocasião. Ao chegarem à garagem, encontraram centenas de fãs disputando espaço no píer e outros tantos aplaudindo e assoviando na porta. Para alegria dos presentes, logo ao sair do barco, os rapazes jogaram Bobby Moch no Hudson. Depois de resgatá-lo, abriram caminho em pelotão até o interior do prédio e fecharam as portas. Só alguns jornalistas de Seattle puderam entrar. Ulbrickson subiu num banco e os rapazes se sentaram no chão ao seu redor, ainda com as camisas dos adversários derrotados nas mãos.

Ele começou a falar: “Hoje vocês fizeram história, guarnição de calouros, 2^a guarnição, 1^a guarnição e timoneiros. Estou orgulhoso de vocês. Todos os filhos e filhas de Washington estão orgulhosos de vocês (...). Nunca na história uma guarnição remou com tanta garra pelo mais cobiçado prêmio do remo nacional quanto fez hoje o 1^o barco de Washington. Só posso lhes dizer que estou orgulhoso e muito feliz.” Fez uma pausa e olhou ao redor da sala antes de arrematar: “Acho que nunca mais vou ver uma atuação como a de hoje.” E desceu. Ninguém comemorou. Ninguém se levantou nem aplaudiu. Ficou todo mundo sentado, absorvendo o momento em silêncio. Na tormentosa noite de janeiro de 1935 em que Ulbrickson

pela primeira vez falou abertamente em disputar as Olimpíadas, todos se levantaram e aplaudiram. Naquela ocasião, parecia um sonho. Agora, no entanto, que estavam prestes a realizá-lo, era como se festejar fosse arriscado.



Bobby Moch



CAPÍTULO 15

Aí reside o segredo das guarnições bem-sucedidas: a sincronia, essa quarta dimensão do remo que só alguém que já remou numa guarnição sincronizada sabe exatamente do que se trata – o indescritível prazer proporcionado pelo trabalho de impelir o barco à frente.

– George Yeoman Pocock

“Pelo quarto ano consecutivo os rudes forasteiros do Extremo Oeste dominaram o Hudson”, escreveu Joe Williams, do *New York World-Telegram*, no dia seguinte ao das corridas de Poughkeepsie. “A regata perdeu seu formato e seu conteúdo originais. Não é mais um espetáculo do Leste (...). Quando não vence uma equipe do Oeste, vence outra (...). Washington levou tudo o que havia para ser levado do rio ontem. O povo da cidade agradeceu aos visitantes a decência de deixarem as pontes e as balsas.” E prosseguiu, presumivelmente em tom de brincadeira, pedindo ao presidente Roosevelt que fizesse algo para contornar aquela “situação altamente preocupante”.

Apesar do tom irônico, o conteúdo do artigo de Williams não era brincadeira para milhares de fãs do remo na Costa Leste – suas universidades pareciam estar se tornando irrelevantes numa regata concebida por elas mesmas para pôr à prova e demonstrar a sua perícia na arte do remo.

Mas não foram somente os jornalistas esportivos e aficionados do Leste que se viram diante de uma nova realidade após a regata de 1936. Ky Ebright tinha exata noção do que vira na corrida principal e era inteligente e diplomático o bastante para

reconhecê-lo com franqueza. Na partida para a seletiva olímpica de Princeton, onde teria sua última chance de derrotar Washington, ele apontou para Joe e seus companheiros e declarou: “Esta é a melhor guarnição do país. É o barco que deve ir a Berlim. E o resto do mundo terá que apresentar algo excepcionalmente bom para derrotá-los nas Olimpíadas.”

Não se tratava do habitual jogo de “subestimar as próprias chances” que ele e Ulbrickson costumavam jogar às vésperas das corridas. Ebright estava sendo sincero, até porque precisava conter as expectativas em Berkeley. Tentaria conquistar a vaga olímpica em Princeton, mas não ignorava o efeito desmoralizante que tivera sobre a sua guarnição a vitória quase sobrenatural de Washington em Poughkeepsie, engendrada pelo frio e calculista Bobby Moch. A maneira cerebral como Washington vencera a prova era um desafio e uma ousadia, mas, principalmente, um aviso. Moch deveria ter corrido com uma bandeira hasteada na popa com os dizeres: “Não pise em mim” e a figura de uma cascavel enrolada.

Depois de uma semana inteira de exercícios e descanso em Poughkeepsie, em 1^o de julho de 1936 os rapazes fizeram as malas, puseram o *Husky Clipper* no vagão de bagagens e partiram para a seletiva olímpica. Chegaram em Princeton às 18 horas. Era seu primeiro contato com a Ivy League – o grupo das instituições universitárias mais tradicionais dos Estados Unidos –, um mundo de status e tradição, de sofisticação e premissas sociais implícitas, habitado por filhos de banqueiros, advogados e senadores. Para os rapazes de Washington, oriundos de famílias proletárias, aquele era um terreno movediço, mas fascinante.

Alojaram-se no imponente Princeton Inn, situado junto aos bem-cuidados campos do clube de golfe Springdale, um edifício perto do qual até a casa do presidente no Hyde Park era pequena e modesta. De seus quartos, eles podiam ver os estudantes de Princeton passeando pelo campo de golfe vestindo calças curtas, meias compridas de losangos coloridos e bonés de tweed. Numa excursão ao lago Carnegie, pararam na garagem de barcos de Princeton para conhecer as instalações. Era um grande edifício de alvenaria com portas em arcos góticos para acesso às baías dos barcos, muito mais elegante do que as construções de madeira que a maioria deles conhecia – como seu antigo hangar de hidroaviões em Seattle. Esta era mais parecida com a nova biblioteca Suzzallo, da Universidade de Washington. O próprio lago Carnegie era um símbolo de riqueza e privilégio. Até o começo do século XX, as guarnições de Princeton remavam no canal Delaware e Raritan, que fazia a fronteira sul do campus. Mas como os rapazes de Princeton achavam inconveniente remar entre as chatas de transporte de carvão e os barcos de recreio com que compartilhavam o canal, Andrew Carnegie construiu um lago particular para eles. Por cerca de 100 mil dólares, o equivalente hoje a 2,5 milhões de dólares, Carnegie comprou na surdina todas as propriedades ao longo de um trecho de quase cinco quilômetros do rio Millstone, represou o rio e criou uma raia de remo de primeira

classe – rasa, reta, protegida, linda de se ver e livre das chatas de carvão.

Os rapazes aproveitaram seus primeiros dias em Princeton para relaxar e desfrutar os elegantes arredores do hotel e clube de campo. Don Hume tentava se livrar de um terrível resfriado. Faziam duas sessões diárias de exercícios leves no barco e, principalmente, treinavam partidas e sprints em alta voga. A partida era um aspecto crítico da prova de 2 mil metros, algo com que eles vinham tendo problemas ultimamente.

Seis equipes competiam pelo direito de ir a Berlim: Washington, Califórnia, Pensilvânia, Academia Naval, Princeton e Clube Atlético Nova York. Duas séries de três barcos disputariam provas eliminatórias em 4 de julho. Os dois melhores de cada série fariam a final no dia seguinte.

Às vésperas das eliminatórias, o calor tornou-se opressivo – os primeiros indícios de uma terrível onda que em poucos dias assolaria todo o Leste. Além do calor úmido, os rapazes começavam a se inquietar com a magnitude do que estava em jogo. Na noite de 3 de julho, os remadores tiveram muita dificuldade para dormir. Ulbrickson foi de quarto em quarto para acalmá-los, mas havia em sua voz algo que demonstrava a própria ansiedade. Naquela noite, muito depois de se apagarem todas as luzes, Joe e Roger ficaram conversando no escuro sobre coisas divertidas para aliviar a pressão psicológica. Um brilho alaranjado surgia de tempos em tempos na escuridão: eram as tragadas de Chuck Day nos cigarros que contrabandeava para dentro do alojamento.

Não que estivessem seriamente preocupados com sua eliminatória. Nem Princeton nem os nova-iorquinos eram concorrentes de peso. A Califórnia, por sua vez, teria que enfrentar Pensilvânia e Academia Naval, ambas excelentes em provas de curta distância. A preocupação era com o que viria depois. Pensilvânia substituiria três de seus oito remadores de Poughkeepsie por recém-formados, inelegíveis para a disputa da regata interuniversitária, mas habilitados para as eliminatórias das olimpíadas. A Academia Naval trouxera o tenente Vick Krulak, do Corpo de Fuzileiros Navais, como timoneiro. A Califórnia também pusera em seu barco alguns ex-alunos. Washington era a única guarnição inteiramente composta de estudantes. Supondo que passassem na sua eliminatória, quaisquer guarnições que enfrentassem na final seriam, até certo ponto, formadas por desconhecidos – presumivelmente superiores aos rapazes que haviam acabado de derrotar em Poughkeepsie.

No sábado, 4 de julho, dia da independência dos Estados Unidos, os rapazes saíram da garagem para a disputa da prova pouco antes das 18h30. Era uma noite quente de verão, infestada de insetos. Milhares de pessoas afluíram ao lago para assistir às eliminatórias, a maioria ocupando as arquibancadas recém-construídas na zona de chegada. Os rapazes conduziram o *Husky Clipper* até o seu pontão de largada na plataforma montada especialmente para a seletiva olímpica e ficaram aguardando.

Dada a partida, a guarnição de Washington impôs uma elevada voga de 38 remadas por minuto que levou, quase instantaneamente, o *Husky Clipper* à frente dos adversários. Passado um minuto, Moch pediu uma redução de ritmo. Hume desceu para 34. No terceiro minuto, Hume passou a 32 e, mesmo com voga mais baixa, o barco não só seguia à frente como ampliava a vantagem. Nova York e Princeton remavam a 35. Na metade da prova, Washington vinha mais de um barco à frente dos dois adversários. Na aproximação da chegada, Nova York acelerou, superando Princeton e desafiando Washington. Moch pediu a Hume que retornasse a 38. O *Husky Clipper* saltou bruscamente à frente e cruzou a linha dois barcos e meio à frente dos nova-iorquinos.

A certeza da vitória não impediu que os rapazes de Washington se surpreendessem com a facilidade da conquista. Apesar do ar abafado, mal haviam suado sob as camisetas. Saíram remando da raia para a margem do lago, onde se posicionaram mais ou menos na marca dos 1.500 metros. Queriam obter por si mesmos a resposta da grande pergunta do dia: como a Califórnia se sairia?

Às 19 horas, Academia Naval, Pensilvânia e Califórnia largaram remando forte e em alta voga. Até os mil metros, a disputa pela liderança se manteve bastante equilibrada. Nesse ponto, Pensilvânia aumentou o ritmo e conseguiu uma ligeira vantagem. Ao entrarem, porém, nos últimos 500 metros, foi a vez de a Califórnia levantar a torcida. Os rapazes de Berkeley deram uma bela arrancada, ultrapassando Academia Naval e Pensilvânia para assumir a liderança e vencer por um quarto de barco. Uma demonstração impressionante, que reforçou a antiga crença – compartilhada por muitos treinadores e repórteres presentes – de que, a despeito das vitórias de Washington nas corridas longas de Seattle e Poughkeepsie, a Califórnia ainda era imbatível na curta distância. Era difícil argumentar o contrário. Califórnia vencera sua eliminatória com o tempo de 6m7,8s, 10 segundos menos que os 6m17,8s de Washington. “Um abismo quase intransponível para os Huskies”, declarou Malcolm Roy, do *The New York Sun*.

Ao retornarem ao Princeton Inn naquela noite, os rapazes de Washington tiveram uma nova crise de ansiedade. Uma vez mais, Ulbrickson passou boa parte da noite indo de quarto em quarto para tranquilizá-los. Sentado na beirada de seus beliches, disse-lhes o que eles já sabiam em seus corações, mas precisavam ouvir uma vez mais – que haviam vencido os 2 mil metros finais em Poughkeepsie e que poderiam vencer qualquer equipe dos Estados Unidos, inclusive a Califórnia, em qualquer distância. Bastava – lembrou-lhes – que continuassem a confiar uns nos outros.

Eles concordaram. A campanha da primavera – a camaradagem instantânea que haviam sentido ao entrarem juntos na água pela primeira vez, a vitória categórica sobre a Califórnia no lago Washington, a espetacular reação em Poughkeepsie e a tranquila vitória na eliminatória daquela manhã – os havia mais do que convencido de que, juntos, eram capazes de grandes conquistas. Nenhum deles

duvidava mais de ninguém no barco. Porém, apenas acreditar uns nos outros já não bastava. O problema agora era a confiança em si mesmos. A química causticante do medo continuava a corroer seus cérebros e estômagos.

Mais tarde, depois que Ulbrickson se recolheu, os rapazes saíram de seus quartos, sozinhos ou em duplas, para caminhar à beira do lago Carnegie. A lua cheia banhava de prata o espelho-d'água e o silêncio só era quebrado pelos grilos e pelas cigarras. Enquanto olhavam as estrelas, conversaram baixinho sobre o que eram e o que haviam feito. Para alguns, era suficiente. Joe se lembrou, anos depois, da sensação de paz que o envolveu naquela noite. A determinação voltou a fluir em sua mente, primeiro como um filete de água, depois como uma torrente. Nas primeiras horas da madrugada, eles retornaram aos seus quartos e dormiram – alguns serenos, outros sobressaltados.

Na manhã do dia seguinte, Chuck Day escreveu em seu diário: “Final da seletiva olímpica. Nervoso, mas confiante.” Johnny White escreveu: “Acordamos apavorados, Alvin conversa conosco o tempo todo.”

Alvin Ulbrickson não poderia, ele próprio, estar relaxado. Para ele, era o dia do juízo final. Muitos de seus pares estariam assistindo à prova naquela noite – não apenas Ebright, mas também o velho Jim Ten Eyck, de Syracuse, Ed Leader, de Yale, Jim Wray, de Cornell, e Constance Titus, um *sculler* campeão olímpico em 1904. E, principalmente, Royal Brougham também estaria lá, transmitindo a prova ao vivo pela CBS para 50 estações de rádio de todo o país. Toda a Seattle – e boa parte do resto do país – estaria ouvindo. Não haveria onde se esconder se os rapazes não vencessem.

Naquela manhã, houve trovoadas sobre Nova Jersey e chuva tamborilando no telhado do Princeton Inn. Ao meio-dia, porém, as nuvens sumiram no horizonte e o dia ficou claro, embora quente e abafado. O lago Carnegie refletia, como um espelho, o azul translúcido do céu. Com a largada da prova prevista para as 17 horas, os rapazes passaram a maior parte do dia descansando na garagem de Princeton, tentando manter a calma. No fim da tarde, sedãs pretos e cupês lotados de torcedores começaram a chegar ao lago Carnegie. Depois de estacionar à sombra das árvores localizadas na parte final do percurso, seus ocupantes estendiam toalhas de piquenique na relva e abriam cestas cheias de sanduíches e bebidas geladas. Na linha de chegada, as arquibancadas eram gradualmente ocupadas por gente que se abanava com seus programas – homens de chapéu diplomata e panamá e mulheres de chapéu de aba reta elegantemente ajustados à cabeça. No total, umas 10 mil pessoas ousaram enfrentar o calor para assistir a uma corrida de não mais de seis minutos de duração – seis minutos que só não iriam despedaçar o sonho de nove dentre os 36 rapazes que já se preparavam para entrar em seus barcos.

Às 16h45 os barcos colocados em primeiro e segundo lugares nas eliminatórias do dia anterior – Califórnia, Pensilvânia, Washington e Clube Atlético Nova York –

sairam remando da garagem de Princeton em direção ao lago Carnegie. Depois de passar sob as graciosas arcadas da ponte de pedra e de fazer a generosa curva em “S” do lago, chegaram, finalmente, aos pontões de largada. Nova York foi o primeiro a se posicionar, seguido da Pensilvânia. Um rebelde cisne branco bloqueou o caminho de Washington, até que Bobby Moch, gritando em seu megafone e agitando furiosamente os braços, conseguiu convencê-lo a se afastar. Por fim, foi a vez da Califórnia.

As árvores à beira do lago projetavam longas sombras sobre os pontões de largada. Mas o calor não diminuía sensivelmente. Os rapazes de Washington, sem as camisetas – tiradas antes de entrarem no barco –, ocupavam suas posições com os remos dentro da água, prontos para a primeira grande puxada. Com os olhos fixos na nuca do homem à sua frente, cada um procurava respirar o mais devagar e naturalmente possível para conectar-se, de coração e mente, apenas com o barco. Bobby Moch pôs a mão sob o assento para tocar o chapéu da sorte de Tom Bolles – alguns gramas de peso extra em troca de toneladas de sorte.

Poucos minutos depois das 17 horas, o juiz de largada gritou: “Todos prontos?” Os quatro timoneiros ergueram as mãos e, sem delongas, foi dada a partida.

Washington teve um mau começo. Na quarta ou quinta remada, Gordy Adam e Stub McMillin tiraram os remos da água antes de a puxada ser concluída. O resultado foi um momentâneo desequilíbrio do barco e a abrupta quebra do impulso inicial. Os três adversários saltaram à frente. Na remada seguinte Washington já se ajustara, com pegadas precisas e perfeitamente sincronizadas de seus oito remadores.

Nova York ocupou por um instante a liderança do pelotão, mas Pensilvânia, golpeando a água à elevada cadência de 40 remadas por minuto, rapidamente a arrebatou. Califórnia, remando a 38, colocou-se em terceiro, três metros à frente da proa de Washington. Bobby Moch e Don Hume aumentaram a voga para 39 visando recuperar o impulso, mas, assim que conseguiram, baixaram gradativamente para 38, 37, 36, 35. Mesmo com a redução da voga, o *Husky Clipper* manteve sua posição, colado à popa da Califórnia. Lá na frente, Pensilvânia seguia golpeando a água a 39 remadas por minuto. A um quarto da distância, Washington começou a avançar sobre a Califórnia. A um comando de Bobby Moch, Hume passou à cadência surpreendentemente baixa de 34. Ao se aproximarem da metade da prova, Nova York afrouxou subitamente e logo ficou trás de Washington. Pensilvânia continuava a liderar com três quartos à frente, ampliando lentamente a vantagem sobre a Califórnia. O *Husky Clipper* permanecia junto à popa da Califórnia, com os rapazes mantendo a voga de 34 remadas por minuto.

Mas que 34! Don Hume a bombordo e Joe Rantz a boreste ditavam o ritmo aos demais rapazes com puxadas longas, lentas e fluidas. Vistos das margens do lago Carnegie, os rapazes, seus remos e o *Husky Clipper* pareciam um animal aquático deslizando na superfície do lago impelido por suaves e potentes movimentos de

contração e distensão: oito troncos nus movendo-se para a frente e para trás em total harmonia, oito pás brancas entrando e saindo da água em perfeita sincronia. A cada pegada, as pás afundavam na água sem espirros nem ondulações; a cada retirada, o barco seguia em frente sem hesitação nem desaceleração.

Faltando pouco para os 1.500 metros, Bobby Moch inclinou-se na direção de Don Hume e comandou: “Olhe a Califórnia! É agora que passamos a Califórnia!”

Hume aumentou a voga para 36. Washington passou velozmente por Califórnia e se aproximou da popa de Pensilvânia, cujo voga, Lloyd Saxton, ao ver a proa do *Husky Clipper*, subiu a voga para impressionantes 41 remadas por minuto. Com o aumento da frequência, as remadas de Pensilvânia se tornaram inevitavelmente mais curtas. Ao notar a distância entre os “rastros” deixados na água pelas pás dos remos de Washington, Saxton ficou atônito. “Eles faziam cinco metros por remada contra três nossos. Era inacreditável”, disse após a corrida. Washington emparelhou com Pensilvânia.

Bobby Moch, no entanto, ainda nem soltara o freio, o que só fez ao entrar nos 500 metros finais. A um comando seu, Hume aumentou a voga para 39 e em seguida para 40. Durante cinco ou seis remadas os dois barcos brigaram pela liderança, cabeça a cabeça, como se diz nas corridas de cavalo, até Washington assumir a ponta com um avanço decisivo. A partir daí foi “sopa no mel”, diria Gordy Adam mais tarde. A 400 metros do final, Washington passou pelos combalidos rapazes da Pensilvânia como um trem expresso e deslizou nos últimos 100 metros da raia com leveza e potência extraordinárias. As últimas 20 remadas foram “a melhor coisa que já senti dentro de um barco” – palavras de Shorty Hunt em carta aos seus pais. Chegaram com um barco inteiro de diferença e ampliando a vantagem. Ao cruzarem a linha, Bobby Moch desafiou as leis da física e do bom senso ficando de pé na popa do barco – de 61 centímetros de largura – com o punho erguido no ar.

Pensilvânia ficou em segundo e Califórnia em terceiro. O Clube Atlético Nova York cruzou a linha erratically com quase quatro barcos de desvantagem e metade da guarnição caída sobre os remos, exaurida pelo esforço e pelo calor.

Houve comemoração em todo o estado de Washington – nas esfumaçadas vilas madeireiras da península Olympic, nas úmidas fazendas leiteiras da cordilheira das Cascatas, nas elegantes casas vitorianas de Capitol Hill e na precária garagem de barcos dos Huskies no canal de Montlake. Mães e pais correram para enviar aos filhos telegramas de congratulação; jornalistas puseram-se a trabalhar freneticamente na composição das manchetes do dia seguinte; donos de bares serviram rodadas por conta da casa. O sonho se tornara realidade. Os rapazes de Seattle iriam às Olimpíadas. A cidade estava no cenário mundial.

Com os ouvidos colados ao rádio na casa inacabada de Harry Rantz, no lago Washington, Joyce e a família de Joe também comemoraram. Harry não disse nada a princípio, mas de repente começou a remexer numa caixa e sacou, radiante, uma

grande bandeira dos Estados Unidos. Pregou-a na parede acima do rádio e recuou para admirá-la. As crianças correram para contar aos amigos do bairro a grande notícia. Joyce, em silenciosa euforia, começou a limpar as cascas de amendoim que as crianças haviam deixado cair no chão durante a tensa narração da prova. Só uma coisa a entristecia: Joe não estaria de volta antes do fim do verão – uma aflição tola imediatamente superada pelo prazer de imaginá-lo desembarcando em Seattle, no outono, metido num uniforme olímpico.

Rindo de orelha a orelha, Joe e seus companheiros de guarnição voltaram remando à garagem de Princeton. Ao chegarem, jogaram Bobby Moch na água, resgataram-no e posaram para a imprensa e os fotógrafos que os esperavam no pier. Henry Penn Burke, presidente da Comissão de Remo Olímpico dos Estados Unidos, colocou-se ao lado de Bobby Moch e entregou-lhe uma taça de prata. Enquanto as câmeras dos cinejornais zumbiam, Moch, sem camisa e todo molhado, pegou uma das alças da taça enquanto Burke, de terno e gravata, segurava a outra. Burke começou a falar sem parar. Cansados da prova e combalidos pelo calor que fazia ali, os rapazes só queriam ir para os chuveiros e iniciar as comemorações. Mas Burke não dava trégua. Moch deu um leve puxão na taça, que se soltou da mão do orador. Burke continuou falando. Acabou que os rapazes foram embora, com Moch levando a taça, e deixaram Burke falando sozinho para as câmeras.

Al Ulbrickson fez algumas breves declarações à imprensa. Indagado sobre as razões do sucesso da sua guarnição principal este ano, ele foi direto ao cerne da questão: “Todo homem no barco tem absoluta confiança em cada um de seus companheiros (...). Nossa vitória não pode ser atribuída a nenhum indivíduo – nem mesmo ao voga Don Hume. A cooperação sincera durante toda a primavera foi a verdadeira responsável pela vitória.”

Ulbrickson não tinha o dom da palavra – esse era o território de Pocock. Mas seu comentário refletia, da melhor maneira possível, o que trazia no coração. Ele sabia, agora, com aquela certeza que vem do fundo da alma, que tinha finalmente em suas mãos o que lhe escapara durante anos. Tudo convergira: os remadores certos, as atitudes certas, as personalidades certas, as competências certas; um barco perfeito, elegante, equilibrado e diabolicamente rápido; estratégias vencedoras para longa e curta distâncias; um timoneiro ousado e inteligente, capaz de tomar decisões difíceis numa fração de segundo. Tudo isso era muito mais do que ele conseguia colocar em palavras, mais do que um poeta conseguiria – algo maior do que a soma de suas partes, algo misterioso e indizível a ser admirado por sua beleza. E ele não ignorava a quem devia boa parte de seu sucesso.

Caminhando de volta ao Princeton Inn naquela noite ao lado de George Pocock, cada um levando seu paletó por sobre o ombro, Ulbrickson parou de repente, virou-se para Pocock e estendeu-lhe a mão direita. “Obrigado, George, pela ajuda”, disse. Pocock lembrou-se mais tarde desse momento com um divertido comentário: “Vindo de Al, aquilo equivalia a fogos de artifício e orquestra.”

Mais tarde naquela noite os rapazes compareceram ao jantar anual de Loyal Shoudy, onde foram agraciados com a tradicional gravata roxa e a nota de 10 dólares. No entanto, ainda durante as comemorações, notícias preocupantes começaram a circular nos corredores do Princeton Inn.

Às 20 horas, os rumores se confirmaram. Após o pomposo discurso no pier, Henry Penn Burke se reuniu com Al Ulbrickson, George Pocock e Ray Eckman, o diretor esportivo de Washington, para lhes dar um autêntico ultimato. Se Washington quisesse ir a Berlim, teria que arcar com os próprios custos. “Vocês vão precisar pagar o transporte”, informou. “Nós não temos recursos.” Burke, que por coincidência era também presidente e mecenas do Clube Atlético Pensilvânia, da Filadélfia, disse também que Pensilvânia tinha dinheiro e que, como segundo colocado, teria prazer de ir a Berlim no lugar de Washington.

O mesmo drama vinha se desenrolando em todo o país naquela semana. O Comitê Olímpico estava sem verba. Atletas da natação, da esgrima e de dezenas de outras modalidades estavam sendo obrigados a pagar do próprio bolso, total ou parcialmente, a viagem a Berlim. Mas, até aquele momento, nem o Comitê Olímpico Nacional nem a Comissão Olímpica de Remo sequer insinuara que não poderia enviar a guarnição vencedora aos Jogos. Ulbrickson, pego de surpresa, estava furioso. A Universidade já fora obrigada a coletar junto aos ex-alunos e cidadãos de Seattle, centavo por centavo, o dinheiro para levar a delegação a Poughkeepsie e Princeton. E estava fora de cogitação que qualquer um dos rapazes pudesse pagar a viagem do próprio bolso. Eles não eram herdeiros de indústrias, eram americanos da classe proletária. A coisa toda cheirava mal. Os dirigentes de Washington estavam loucos para sair da sala, mas Burke continuava falando. Insistia que a Califórnia financiara a própria viagem em 1928 e em 1932, e que Yale não teve qualquer dificuldade para levantar “fundos privados” em 1924. Com certeza alguém de Seattle poderia entrar com o dinheiro.

Ulbrickson sabia muito bem que em Yale o dinheiro crescia em árvores e que fora muito mais fácil levantar fundos em 1928, antes da Depressão, do que seria agora, em 1936. Em 1932, a equipe de Ebright só tivera que viajar os 560 quilômetros que separavam Berkeley de Los Angeles. Com um olhar gélido, perguntou a Burke quanto dinheiro era necessário e em quanto tempo. Cinco mil dólares até o fim da semana, Burke respondeu. Caso contrário, a Pensilvânia iria.

Encerrada a reunião, Ulbrickson procurou Royal Brougham e George Varnell e ajudou-os a compor as manchetes e matérias especiais do *Post-Intelligencer* e do *The Seattle Times* do dia seguinte. Minutos depois, os telefones começaram a tocar em Seattle. Ray Eckman acionou seu assistente, Carl Kilgore, que imediatamente começou a fazer chamadas locais. Por volta das 22 horas, Kilgore já arregimentara dezenas de líderes cívicos e pusera em prática um plano de emergência. Logo de manhã eles abririam a sede do Clube Atlético de Washington, nomeariam um

presidente e criariam grupos de trabalho. Nesse meio-tempo, fizeram inúmeros telefonemas. Ulbrickson procurou não alarmar seus atletas. Não queria preocupá-los com tamanho absurdo. Sabendo o mínimo possível sobre a falta de recursos do Comitê, foram todos para a cama acreditando que tudo acabaria bem.

Na manhã seguinte, Shorty Hunt escreveu uma carta aos pais: “O sonho virou realidade! Caramba, como somos sortudos! Ninguém me tira da cabeça que a Fada da Sorte está conosco.” No café da manhã, ele e seus companheiros se encheram de melão e sorvete antes de sair para remar para as câmeras do cinejornal da Fox Movietone.

Horas mais tarde, o povo de Seattle acordou com notícias alarmantes no rádio e nos jornais. A cidade inteira se pôs a trabalhar. Colegiais em férias saíram de porta em porta em seus bairros com latinhas para arrecadar dinheiro. Paul Coughlin, presidente da associação de ex-alunos da Universidade, começou a telefonar para os mais proeminentes entre seus afiliados. Em poucas horas foram impressos milhares de etiquetas a serem vendidas nos corredores das escolas, por 50 centavos a unidade, aos estudantes em cursos de férias. Locutores de rádio interromperam os programas da manhã para pedir contribuições. I. F. Dix, diretor geral da Pacific Telephone and Telegraph, tomou posse como coordenador da campanha e comandou o envio imediato de telegramas às câmaras de comércio de todas as cidades, vilas e povoados do estado. Mais de mil cartas foram enviadas às sedes da Legião Americana e de outros grêmios e organizações cívicas.

À tarde, começou a chover dinheiro e promessas de contribuição – para começar, um polpudo cheque de 500 dólares do *The Seattle Times*; 50 dólares da poderosa Standard Oil; 5 dólares de Cecil Blogg, de Tacoma, ex-timoneiro de Hiram Conibear. Vieram também contribuições das cidades natais dos rapazes, cujos jornais acompanhavam dia a dia suas façanhas – 50 dólares de Montesano, de Bobby Moch; 50 dólares de Bellingham, o núcleo urbano mais próximo da fazenda leiteira onde crescera Gordy Adam; 299,25 dólares de Olympia, de Don Hume; 75 dólares de Sequim, de Joe Rantz. Ao fim do primeiro dia de campanha, os voluntários haviam vendido 1.523 dólares em adesivos. Ao final do segundo, T. F. Davies – presidente da Câmara de Comércio de Seattle – pôs um cheque administrativo de 5 mil dólares num envelope e o enviou por aerograma a Al Ulbrickson.

A essa altura, Ulbrickson e os rapazes já se preparavam despreocupadamente para embarcar para a Alemanha, em 14 de julho, no S. S. *Manhattan*. Horas depois da reunião com Henry Penn Burke, em Princeton, e de seus acertos com Royal Brougham e George Varnell naquela mesma noite, Ulbrickson retornara com a cara mais impassível – vale dizer, com sua expressão natural – a Burke e ao Comitê Olímpico, e declarara que Washington dispunha, sim, de recursos para pagar a viagem a Berlim. E antes que alguém lhe fizesse perguntas embaraçosas sobre como conseguira 5 mil dólares em tão pouco tempo, aceitou prontamente o convite do

Clube Atlético Nova York para utilizar suas instalações de treinamento no canal de Long Island e deixou Princeton o mais rápido que pôde.

Enquanto se instalavam em Travers Island, os rapazes – agora o oito olímpico oficial dos Estados Unidos – começavam, sem saber, a se tornar celebridades nacionais. Em Seattle, já eram autênticos superstars. Se era verdade que treinadores e jornalistas esportivos da Costa Leste os vinham seguindo com interesse desde a vitória dos calouros em Poughkeepsie, em 1934, depois das 20 remadas finais em Princeton, profissionais de imprensa de todo o país começaram a dizer o que muitos pensaram duas semanas antes, ao testemunhar a fabulosa arrancada de Joe e seus companheiros à luz do crepúsculo de Poughkeepsie: que essa talvez fosse a maior guarnição do remo universitário americano de todos os tempos.

Travers Island fica no canal de Long Island, ao sul de New Rochelle. As instalações do Clube Atlético Nova York, construídas em 1888, ocupavam mais de 12 hectares de terreno estruturado ao redor de uma elegante sede social. Com salão de jantar, bar, sala de bilhar, ginásio, garagem de barcos, stand de tiro, campo de beisebol, pista de boliche, ringue de boxe, quadras de tênis, quadras de squash, pista de atletismo, saunas, piscina, barbearia, serviços de manobrista, extensos gramados e, como não poderia de ser, todo tipo de equipamento de atletismo, ela era, para todos os efeitos práticos, um clube campestre de atletas amadores e um local privilegiado para toda sorte de evento social no condado de Westchester. Tinha fácil acesso às águas do canal, excelentes para a prática do remo e – o melhor de tudo para garotos dos campos, florestas e pequenas cidades do Pacífico Noroeste – ficava a poucos quilômetros dos múltiplos mistérios e maravilhas da cidade de Nova York.

O calor sufocante dos últimos dias continuou a aumentar, naquela semana, em toda a Costa Leste e grande parte dos Estados Unidos, mas não seria por causa de uns grauzinhos a mais que os rapazes deixariam de provar um pouco da magia de Nova York. Visitaram o túmulo do general Grant, tentaram entrar no *Queen Mary* – de onde acabaram expulsos –, foram ao campus da Universidade de Colúmbia, conheceram o Rockefeller Center, andaram para cima e para baixo na Broadway e comeram no Jack Dempsey's. Foram também ao teatro burlesco de Minsky, de onde saíram com os olhos arregalados e os sorrisos acanhados, apesar da opinião pessoal expressa por Johnny White em seu diário: “Baixaria.” Percorreram Wall Street lembrando-se de como seus pais falavam do lugar em 1929.

Foram de metrô até Coney Island e descobriram que centenas de milhares de nova-iorquinos haviam chegado primeiro, fugindo do calor opressivo de Manhattan mesmo sendo meio de semana. Do calçadão lotado até onde se podia divisar o litoral, nos dois sentidos, as praias eram uma massa escura e fervilhante de corpos aglomerados na areia. Eles abriram caminho no meio da multidão, fascinados pelos milhares de idiomas de Nova York – mães falando italiano e meninos falando espanhol, avós falando iídiche e meninas falando polonês, crianças eufóricas

chamando umas às outras em dezenas de línguas e variedades de inglês com inflexões do Bronx, do Brooklyn e de Nova Jersey. Devoraram cachorros-quentes do Nathan's por 5 centavos, comeram algodão-doce e tomaram Coca-Cola gelada. Andaram na roda-gigante de 50 metros de altura e na arrepiante montanha-russa Cyclone. Foram ao Luna Park, andaram em outros brinquedos, comeram amendoim e tomaram mais Coca-Cola. Voltaram à cidade exaustos e não de todo impressionados com Coney Island: “Que buraco”, escreveu Chuck Day em seu diário. “Superlotado e sujo. Um assalto.” Ele tampouco se impressionou com os nova-iorquinos em geral: “As pessoas em Nova York parecem cansadas, pálidas e frágeis. Raramente sorriem e não parecem fortes e saudáveis como as da Costa Oeste.”

Foi em suas andanças por Nova York que começaram a se dar conta, um a um, de quem eram agora. Certa tarde, na Times Square, um homem alto e corpulento aproximou-se de Shorty, examinou-o com atenção e disse: “Shorty Hunt!” E, olhando para os demais, completou: “Vocês não são a guarnição de remo de Washington?” Ao ouvir a confirmação, ele declarou, emocionado, que reconheceria Shorty de uma foto no jornal. Disse que era ex-remador da Universidade de Colúmbia e que, depois das façanhas de Washington, decidira mandar o filho estudar no Oeste para se tornar também um grande remador. Pela primeira vez reconheceram o fato de já não serem apenas a 1^a guarnição da Universidade de Washington, mas a guarnição olímpica do oito com timoneiro dos Estados Unidos da América. O “W” de suas camisas estava prestes a ser substituído pelas letras “USA”.

Para Joe, a revelação aconteceu no 86^o andar do recém-construído edifício Empire State. Nenhum dos rapazes já havia andado mais do que uns poucos andares num elevador, em hotéis de Seattle, e a velocidade da ascensão os assustou e emocionou. “Ouvidos estalando, olhos arregalados”, escreveu Shorty Hunt, assombrado, à sua família naquela noite.

Olhando a imensa cidade da varanda de observação, Joe foi arrebatado por uma torrente de emoções. Ele nunca viajara de avião nem vira uma cidade de um ponto mais elevado do que o que lhe permitia sua própria estatura. Não sabia se achava belo ou assustador aquele cenário de múltiplas torres elevando-se sobre a cidade em meio a uma cortina de névoa seca, fumaça e vapor.

Inclinou-se sobre o parapeito de pedra para admirar as miniaturas de carros e ônibus e o formigueiro humano andando pelas ruas. A cidade lá embaixo murmurava. A cacofonia de buzinas, sirenes e roncões de motores que agredira seus ouvidos ao nível da rua era ali reduzida a um rumor mais suave e delicado, como a respiração de uma imensa máquina viva. Era um mundo muito maior e mais conectado do que ele já acreditara ser possível.

Colocou um nível num telescópio para apreciar melhor a ponte do Brooklyn, a

baixa Manhattan e, por fim, a Estátua da Liberdade. Em poucos dias estaria passando bem debaixo dela a caminho de um país onde a liberdade, tal como a entendia, não apenas não era garantida como, pelo que ouvira dizer, vinha sendo violentamente agredida.

Joe, como todos os seus companheiros, dava-se conta, agora, de que era representante de algo muito maior do que ele mesmo: um modo de vida, um conjunto de valores comuns entre os quais a liberdade se destacava, talvez, como o mais fundamental. Tudo aquilo que os mantinha unidos – confiança recíproca, respeito mútuo, humildade, esportividade, espírito de equipe – era também parte do que significavam, para todos eles, os Estados Unidos da América. Além do apreço pela liberdade, eram essas as coisas que ele e seus companheiros de guarnição levariam a Berlim e mostrariam ao mundo quando entrassem na água em Grönau.

Bobby Moch também teve uma súbita revelação naqueles dias, mais exatamente ao abrir um envelope à sombra de uma árvore nos jardins de Travers Island. O envelope viera lacrado junto com a carta que seu pai lhe enviara com os endereços dos parentes que pretendia visitar na Europa, trazendo a inscrição: “Leia isto num lugar reservado.” Tenso, Moch buscara um local isolado para abri-lo e ler seu conteúdo. Ao terminar a leitura, estava em lágrimas.

Irrelevante para os padrões do século XXI, a notícia que Moch recebeu era, no contexto da sociedade americana da década de 1930, motivo de sobra para um sério abalo. Gaston Moch dizia ao filho que, quando conhecesse seus parentes na Europa, ficaria sabendo que ele e sua família eram judeus.

Bobby ficou um longo tempo sob a árvore remoendo a descoberta – menos por saber-se membro de uma minoria ainda muito discriminada do que por se dar conta da dor terrível que seu pai devia ter sofrido em silêncio durante décadas. Para vencer nos Estados Unidos, ele sentira necessidade de ocultar dos vizinhos, dos amigos e até dos próprios filhos aquele traço essencial de sua identidade. Bobby fora educado na crença de que as pessoas deviam ser consideradas por suas ações e seu caráter, não com base em estereótipos. Seu próprio pai lhe ensinara isso. Saber que, mesmo nos Estados Unidos, seu pai não se sentira seguro para viver de acordo com um princípio tão simples e que mantivera oculta até do próprio filho sua herança cultural, como se ela fosse motivo de vergonha, era uma dolorosa constatação.

Em 9 de julho, Nova York enfrentava a maior onda de calor da história dos Estados Unidos. Durante um mês, temperaturas nunca registradas haviam queimado o Oeste e o Meio-Oeste. Nem o terrível verão de 1934 fora tão quente. Agora a onda de calor se estendia de costa a costa e, ao norte, até o Canadá. Três mil americanos morreram de calor naquela semana, 40 deles na própria cidade de Nova York.

De sua parte, o oito olímpico dos Estados Unidos tratava de desfrutar ao máximo as vantagens da situação. Todas as tardes iam de barco à ilha Huckleberry,

um retiro privado do Clube Atlético Nova York situado a um quilômetro e meio de Travers Island pelas águas frias do canal de Long Island. Os rapazes se apaixonaram por esses 5 hectares de paraíso assim que desceram da lancha em uma de suas muitas praias levando na cabeça os cocares com penas de peru tradicionalmente usados pelos sócios do clube sempre que iam lá. Eles mergulhavam das pedras nas águas verdes e frias do canal, nadavam, faziam brincadeiras e iam se estender nas lajes de granito para se bronzear antes de um novo mergulho.

Chuck Day fumava e contava piadas enquanto Roger Morris, com cara de sono, lhe criticava pelo tabagismo. Gordy Adam apenas curtia o sol com seu cocar. Joe perambulava examinando aspectos geológicos da ilha, como as estrias glaciais gravadas no granito. Bobby Moch, mais preocupado em organizar atividades, era toda hora jogado na água para parar de aborrecê-los. Ali, eles estavam totalmente à vontade. O mar e a floresta eram seu elemento, fonte de prazeres que nem Manhattan, com todo o seu brilho e seu charme, podia lhes proporcionar.

No terceiro dia, Al Ulbrickson deu um basta naquela história de sair para nadar. Para ele, qualquer exercício que não fosse remar era ruim para remadores – desenvolvia os músculos errados.

George Pocock, por sua vez, aproveitou a estada em Travers Island para lixar cuidadosamente o casco do barco, cobri-lo com várias camadas de verniz marítimo e poli-lo até ficar cintilante. Não era só uma questão de estética. Pocock queria o casco que proporcionasse o máximo de velocidade possível. Em Berlim, frações de segundo poderiam ser decisivas.

Em 13 de julho, chegou a hora de se prepararem para o embarque. Para começar, colocaram o *Husky Clipper* num longo caminhão e – com escolta policial – se dirigiram ao Pier 60 do rio Hudson, no coração de Nova York, de onde o S. S. *Manhattan* zarparia dois dias depois.

O cais era um amontoado de escritórios, armazéns, cargas empilhadas e passadiços cobertos para passageiros. Os rapazes, todos de paletó e gravata para uma recepção seguida de jantar que aconteceria mais tarde no hotel Lincoln, logo descobriram que não havia como entrar a bordo com um objeto tão comprido. Com o barco sobre as cabeças, andaram de um lado para outro do cais, durante quase uma hora de calor sufocante, examinando o grande casco vermelho do navio para imaginar uma solução.

Até que alguém viu uma canaleta de bagagens que descia do tombadilho ao nível da rua num ângulo de cerca de 60 graus. Cuidadosamente, colocaram o barco na canaleta e, de quatro, levaram-no até o tombadilho. De lá, manobrando uma vez mais com o barco sobre as cabeças, conduziram-no ao convés, onde o amarraram, cobriram com um encerado e começaram a rezar para que ninguém se sentasse nele achando que fosse um banco. E saíram correndo para a recepção, atrasadíssimos e encharcados de suor.

Ao chegarem ao hotel Lincoln, registraram-se oficialmente no Comitê Olímpico

dos Estados Unidos e foram se juntar aos demais atletas no saguão. Glenn Cunningham estava lá, num elegante terno cinza com uma vistosa gravata amarela. Jesse Owens, de terno branco, fora encurralado num canto da sala pelos fotógrafos e convencido a posar com um saxofone: “Ao meu comando”, disse um dos fotógrafos, “sobre nessa coisa.” Jesse soprou. O instrumento emitiu um longo chiado. “É melhor verificar o pneu, Jesse. Parece que está furado”, alguém brincou.

Circulando pelo salão, os rapazes de Washington imaginaram que, se não eram os mais famosos, os mais velozes e os mais fortes entre os presentes, com toda certeza eram os mais altos – com a notável exceção de Bobby Moch. Mas a ilusão se desfez ao se depararem com os 2,02 metros de Joe Fortenberry e os 2,05 metros de Willard Schmidt, da primeira equipe olímpica de basquete da história dos Estados Unidos. Stub McMillin foi cumprimentá-los com a pretensão de olhá-los nos olhos e quase teve um torcicolo. Bobby Moch nem tentou: calculou que precisaria de uma escada.

O dia seguinte foi um corre-corre – pegar as credenciais olímpicas e os vistos alemães, resolver pequenas coisas de última hora e comprar cheques de viagem. Johnny White não sabia como ia se virar na Europa sem dinheiro. Ainda tinha a maior parte dos 14 dólares com que saía de casa, mas eles não iam durar muito. No último minuto, porém, recebeu um envelope de Seattle com 100 dólares. Sua irmã Mary Helen os enviara – quase todas as suas economias – dizendo que o dinheiro era em troca do velho violino dele que pagara para si. Johnny, no entanto, sabia muito bem que ela não se interessava por violinos.



O passaporte olímpico de Joe

A temporada nova-iorquina dos rapazes culminou naquela noite com uma visita ao teatro Loew's State, onde Duke Ellington e sua orquestra encerrariam uma semana de apresentações. Para Joe e Roger principalmente, foi o ponto alto da estadia em Nova York. O teatro, por si só, era uma prévia do espetáculo: madeira torneada com detalhes dourados, poltronas de estofado vermelho e um imenso lustre de cristal. Ellington e sua orquestra tocaram “Mood Indigo”, “Accent on Youth”, “In a Sentimental Mood”, “Uptown Downbeat” e cerca de 20 outras canções. Movido pela vibrante harmonia dos metais, Joe acompanhou a orquestra batendo os pés no chão ao ritmo da música, extasiado.

O clube Alpha Delta Phi foi o lugar da última noite de sono da equipe antes do início da grande aventura. Ao apagar das luzes dessa mesma noite, 80 quilômetros ao sul, o dirigível *Hindenburg*, com suas duas suásticas negras impressas nos estabilizadores verticais, saía da base aérea de Lakehurst, em Nova Jersey, rumo à Alemanha, onde desempenharia um pequeno papel nos Jogos Olímpicos de 1936.

O embarque da equipe olímpica dos Estados Unidos, às 10h30 da manhã seguinte, foi amplamente documentado por fotógrafos e cinegrafistas da imprensa de todo o

país. A euforia e a emoção dominavam os mais de 300 membros da delegação. Para os rapazes de Washington, que jamais haviam entrado num barco maior do que as balsas de Seattle, o navio de luxo *S. S. Manhattan* – com 203 metros de comprimento, 24.289 toneladas, oito conveses e capacidade para 1.239 passageiros – era colossal. Lançados ao mar cinco anos antes, ele e seu irmão, o *S. S. Washington*, eram os primeiros transatlânticos construídos nos Estados Unidos desde 1905 e os maiores já produzidos no país.

O casco vermelho e a superestrutura branca encimada por duas chaminés gêmeas ligeiramente inclinadas para trás, também vermelhas com arremates horizontais em branco e azul, faziam do *Manhattan* um navio cem por cento americano. Ao subir a bordo, cada atleta recebeu uma pequena bandeira do país. Em poucos minutos a amurada ficou lotada de jovens radiantes acenando bandeiras enquanto se despediam de seus fãs, amigos e familiares reunidos no cais.

Ao descerem a seus camarotes na classe turística, os rapazes de Washington tiveram oportunidade de conhecer e cumprimentar os demais remadores que representariam os Estados Unidos em Berlim: Dan Barrow, *sculler* do Clube Atlético Pensilvânia; os rapazes do dois com timoneiro e do “dois sem” da Pensilvânia; os do *double skiff* do Clube Náutico Undine da Filadélfia; e as guarnições do quatro com timoneiro, rapazes de Harvard que remavam pelo Clube Náutico Riverside, de Massachusetts, e do “quatro sem”, do Clube Náutico West Side, de Buffalo, estado de Nova York.

Cumpridas as formalidades, foram para o convés com suas bandeiras para se despedir. Por volta de meio-dia, hora da partida, mais de 10 mil pessoas se acotovelavam no Pier 60, que era também sobrevoado por aviões e dirigíveis. Os cinegrafistas dos cinejornais fizeram suas últimas tomadas no convés e desceram às pressas para preparar as câmeras para a partida do navio. Rolos de fumaça negra começaram a sair das chaminés. Da proa à popa, estandartes tremulavam ao vento em seus cordames.

Pouco antes da partida, os atletas se juntaram a Avery Brundage e outros funcionários do Comitê Olímpico no convés superior para içar no mastro da popa uma enorme bandeira branca com os cinco anéis olímpicos entrelaçados. No cais, a multidão acenava com seus chapéus entoando um grito de guerra. A banda começou a tocar. Logo soltaram-se as amarras e o *Manhattan* começou a se afastar do cais.

Joe e todos os outros voltaram correndo à amurada e se juntaram ao coro. No cais, as pessoas gritavam “Boa viagem!”. Rebocadores, barcas e navios próximos começaram a apitar. Barcos-bombeiros acionaram suas sirenes e soltaram esguichos de água no ar. No céu, os aviões voavam em círculos para proporcionar aos fotógrafos as melhores imagens aéreas.

Deixado pelos rebocadores em seu curso rio abaixo, o *Manhattan* deu início à jornada descendo a costa ocidental da ilha que lhe dera o nome. Ao passar por Battery, Joe pôde sentir a primeira brisa refrescante em muitos dias. Em seguida,

foram todos para as amuradas de boreste apreciar a ilha Ellis e a Estátua da Liberdade. Joe permaneceu no convés enquanto o navio passava pelos estreitos, entre o Brooklyn e Staten Island, cruzava a entrada da baía e adentrava, finalmente, o Atlântico. Ficou debruçado na amurada desfrutando o ar fresco e a paisagem de Long Island, querendo absorver aquilo tudo, guardá-lo na memória para contar a Joyce quando voltasse para casa. Só quando, horas mais tarde, o sol começou a declinar no oeste e o vento frio começou a varrer o convés foi que Joe se retirou para as entranhas do navio. Ainda se acostumando ao balanço do mar, saiu em busca dos rapazes – e de comida.

Naquela noite, o *Manhattan* foi inundado de luzes, de música e da alegria dos jovens que iniciavam a grande aventura de suas vidas navegando no tenebroso vazio do Atlântico Norte a caminho da Alemanha de Hitler.



O S. *Manhattan*



CAPÍTULO 16

Bons pensamentos têm muito a ver com remar bem. Não é suficiente que os músculos de uma guarnição trabalhem em sincronia; seus corações e suas mentes também devem ser um só.

– George Yeoman Pocock

Enquanto Joe adormecia no *Manhattan*, na alvorada de Berlim um grupo de homens, mulheres e crianças era levado pelas ruas sob a mira de armas. As prisões haviam começado horas antes, sob o manto da noite, quando a polícia e a SA invadiram as barracas e carroças das famílias ciganas Roma e Sinti e as arrancaram da cama. Estavam agora a caminho de um campo de detenção no subúrbio berlinense de Marzahn, onde ficariam longe das vistas dos estrangeiros que chegavam para os Jogos Olímpicos. Anos depois, seriam enviadas a campos de extermínio no Leste e assassinadas.

A remoção dos ciganos era apenas um capítulo do longo processo de transformação de Berlim em uma espécie de vasto estúdio de cinema – uma fábrica de ilusões onde o real era ocultado e o irreal virava realidade. As placas que proibiam a entrada de judeus em instalações públicas já haviam sido retiradas e guardadas para uso posterior. O jornal violentamente antisemita *Der Stürmer* – com suas grotescas caricaturas de judeus e seu lema “Os judeus são a nossa desgraça” – fora temporariamente retirado das bancas. *Der Angriff*, o mais importante veículo de propaganda de Joseph Goebbels, repassara aos berlinenses um detalhado roteiro de seu papel no espetáculo, orientando-os sobre como agir em relação aos judeus e como acolher os estrangeiros: “Devemos ser mais encantadores

que os parisienses, mais descontraídos que os vienenses, mais cosmopolitas que os londrinos, mais práticos que os nova-iorquinos e mais animados que os romanos.”

Berlim deveria se tornar um lugar agradável aos estrangeiros e, em especial, um saudável parque de diversões para adultos. Haveria estrito controle dos preços dos produtos e serviços ofertados aos visitantes, das acomodações nos hotéis de luxo, como o Adlon, aos salsichões – *bratwurst* – servidos nas carrocinhas espalhadas pela cidade. Para embelezar o cenário, mais de 1.400 desabrigados – além dos ciganos – foram retirados das ruas. Centenas de prostitutas foram apreendidas, examinadas à força para detecção de doenças venéreas e liberadas para o exercício do negócio da satisfação carnal dos visitantes.

Os jornalistas estrangeiros, que transmitiriam ao resto do mundo suas impressões sobre a nova Alemanha, receberiam acomodações de primeira, instalações especiais, os melhores lugares para assistirem aos jogos e serviços secretariais gratuitos. No desagradável e delicado caso de algum deles querer entrevistar judeus alemães ou investigar “a questão judaica”, seria educadamente levado à agência mais próxima da Gestapo, questionado sobre suas intenções e, a partir daí, disfarçadamente observado.

Ao longo das ferrovias que davam acesso a Berlim, caíram-se os edifícios em mau estado de conservação, alugaram-se a baixo preço os apartamentos vazios e foram colocados vasos repletos de gerânios vermelhos nas janelas de todos eles, inclusive os vazios. Quase todas essas residências exibiam uma bandeira vermelha, branca e preta com a suástica, muitas delas ao lado da bandeira olímpica. Algumas, de judeus, principalmente, só exibiam esta última. As estações ferroviárias estavam inundadas de suásticas. Na verdade, toda a Berlim estava coberta com esses símbolos. Na Unter den Linden, a ampla avenida central de Berlim, as centenas de tílias que deram nome à rua haviam sido substituídas por rígidas fileiras de mastros dos quais pendiam agora enormes bandeiras com suásticas, de mais de 13 metros de comprimento. Estandartes de igual comprimento adornavam o Portão de Brandemburgo. Na praça Adolf Hitler, anéis concêntricos de mastros com bandeiras olímpicas cercavam uma torre central de mais de 18 metros de altura engalanada com 20 bandeiras suásticas, formando um formidável cilindro vermelho no meio do gramado. Nas agradáveis e sombreadas ruas que conduziam à raia olímpica de Grönuau, fios amarrados de árvore em árvore portavam fileiras de bandeiras menores com suásticas.

As ruas foram limpas, as vitrines, polidas e os trens, pintados. Janelas quebradas foram substituídas. Dezenas de limusines Mercedes novas foram colocadas à disposição dos VIPs no Estádio Olímpico. De motoristas de táxi a funcionários da limpeza urbana, todos os trabalhadores receberam novos uniformes. Publicações estrangeiras e livros proibidos que escaparam das fogueiras de 1933 reapareceram subitamente nas livrarias.



Berlim enfeitada para as Olimpíadas

Com todo o cenário montado, Leni Riefenstahl pôs-se a trabalhar na mobilização de dezenas de cinegrafistas e técnicos de som e na instalação de dezenas de câmeras. Mandou instalar 30 câmeras no Estádio Olímpico somente para a cerimônia de abertura. Criou recessos abaixo do nível do solo para tomadas de baixo para cima e torres de aço para tomadas de cima para baixo. Providenciou a instalação de trilhos ao longo da pista de atletismo para receber câmeras móveis e câmeras em cabines à prova d'água na piscina olímpica e no tanque de saltos ornamentais. Instalou-as também nas selas dos cavalos para os eventos equestres e nas plataformas flutuantes para os eventos de natação. Instalou câmeras em prédios estratégicos no centro de Berlim, em caminhões, dirigíveis e covas – estas últimas para capturar imagens ao nível do solo dos maratonistas e do revezamento da tocha olímpica em seu percurso pela cidade. Na raia olímpica de Grünau, mandou fazer um píer paralelo à seção final do percurso com trilhos para receber uma câmera móvel e, sobre a linha de chegada, instalou um balão antiaéreo cedido pela Luftwaffe para que se fizessem tomadas aéreas.

Todas essas câmeras estavam preparadas para filmar dos ângulos mais

favoráveis – geralmente de baixo para cima – as grandes estrelas do espetáculo: Adolf Hitler e sua comitiva. Restava aguardar a chegada dos coadjuvantes.

Don Hume e Roger Morris acordaram enjoados na manhã seguinte. Ulbrickson estava bem, mas preocupado com Hume e Morris, os homens mais leves do barco, para os quais planejava adicionar algum peso durante a viagem.

Joe Rantz acordou cheio de disposição e foi direto ao tombadilho, onde se deparou com um frenesi de atividade física. Ginastas faziam exercícios nas barras paralelas e assimétricas e praticavam saltos acrobáticos sobre o cavalo tentando sincronizá-los com o movimento do navio. Robustos levantadores de peso tremiam dos pés à cabeça para erguer pesadas barras de ferro. Boxeadores executavam sua dança num ringue improvisado. Esgrimistas praticavam investidas. Velocistas faziam corridas leves cuidando para não torcer os tornozelos. Numa pequena piscina de água salgada, nadadores treinavam amarrados por cordas de borracha para não serem jogados no convés quando o navio era atingido por uma onda um pouco maior. Na popa, decatletas disparavam suas armas sobre a imensidão do oceano.

O café da manhã foi uma decepção. Os atletas só tinham à sua disposição um cardápio restrito, aparentemente concebido para passarinhos e timoneiros. Joe comeu tudo o que lhe foi servido e pediu mais. Em vão. Quase tão faminto quanto havia entrado, deixou o refeitório e foi se queixar com Ulbrickson.

No caminho, aproveitou para conhecer melhor o navio. Nos conveses inferiores descobriu um ginásio com aparelhos de ginástica, sala de jogos para crianças, barbeiro, manicure e salão de beleza. Descobriu também, na classe turística, um confortável salão com uma tela para o que na época ainda se chamava “cinema falado”. Tudo lhe pareceu fantástico, até se deparar com outro mundo no convés da primeira classe.



No navio para Berlim

Ali, as cabines eram amplas, revestidas com madeiras exóticas, e tinham panteadeiras, estofados, tapetes persas, telefones de cabeceira e banheiros privativos com chuveiro quente e frio. Depois de percorrer discretamente um labirinto de corredores atapetados, chegou a um sofisticado bar, depois a uma charutaria, seguida de um escritório e uma biblioteca com vigamento de madeira e revestimento em painéis de carvalho. Viu também um salão de fumar, com uma lareira da largura do aposento, decorado com murais e entalhes sugestivos de que o fumante estava num templo asteca. Conheceu o Veranda Café, com paredes cobertas de imagens de Veneza e uma grande pista de dança elíptica. Conheceu também o Salão Chinês, decorado com palmeiras vivas, teto de gesso branco trabalhado, colunas de mármore, delicados murais asiáticos pintados a mão e móveis Chippendale. Viu o salão de jantar da primeira classe, com palco para orquestra, iluminação indireta por trás de janelas reentrantes para criar a ilusão de luz do dia permanente e mesas redondas cobertas com toalhas finas, cada uma ladeada por uma luminária de bronze estilo Luís XVI, tudo sob uma cúpula pintada com cenas mitológicas como a Festa das Bacantes. Por fim, encontrou o Grande Salão, com palco e tela de cinema, mais tapetes persas, divãs e poltronas estofadas, pilastras de embuia, sancas esculpidas a mão, amplas janelas cobertas com cortinas de veludo e outra cúpula de gesso trabalhado.

Tanto quanto era possível para um varapau de quase 1,90 metro, Joe tentou passar despercebido. Tecnicamente, não poderia estar perambulando por ali. Os atletas deveriam se ater aos espaços da classe turística, salvo durante os treinamentos diurnos no tombadilho. Aquele era território exclusivo do tipo de pessoa que Joe vira

no campo de golfe de Princeton e nos bem-cuidados gramados das mansões do Hudson. Mas ficou por ali, hipnotizado pelas visões de como vivia a outra metade da sociedade.

Ao retornar à cabine, encontrou à sua espera algo que o fez se sentir importante. Ainda em Nova York, todos haviam tirado medidas para a confecção de seus uniformes olímpicos. Pois lá estava agora, sobre a cama, um conjunto de paletó esportivo trespassado, de sarja azul, e calça também azul. O paletó trazia o escudo olímpico estampado no peito e botões metálicos gravados com escudos. Ao lado, uma calça de flanela branca, um chapéu de palha branco com uma fita azul, uma camisa imaculadamente branca, meias brancas orladas em vermelho, azul e branco, sapatos de couro branco e gravata-borboleta de listras azuis. Havia também um agasalho azul com um grande “USA” gravado no peito e um uniforme de remo – um calção branco e uma elegante camiseta branca com a bandeira americana no lado esquerdo do peito e fitas vermelhas, brancas e azuis ao redor do pescoço e descendo na parte da frente. Para quem havia passado um ano inteiro remando com o mesmo suéter surrado, aquilo era um fabuloso tesouro.

Ao erguer a camiseta para apreciá-la melhor, o tecido macio e sedoso brilhou na luz vespertina filtrada pela vigia. Como ainda não fora derrotado, nunca tivera que entregar sua camisa a um remador rival. E não era agora que isso iria acontecer. Este era um presente que iria levar para casa.

Nos dias que se seguiram, com Don Hume e Roger Morris já recuperados do enjoo, os rapazes voltaram a circular juntos pelo navio. Encontraram um remo mecânico no convés e resolveram experimentá-lo, posando para os fotógrafos. Al Ulbrickson posou com eles, mas encerrada a sessão foi logo mandando que os rapazes saíssem do aparelho, dizendo, como sempre, que a única maneira de desenvolver uma musculatura apropriada ao remo era remar num barco de verdade. Na saída, Roger Morris deu-lhe um sorriso por cima do ombro e disse: “Chefe, se você quer que a gente pratique num barco, mande abaixar o *Clipper* que nós vamos remando o resto do caminho.”

Quando Ulbrickson não estava por perto, eles corriam ao redor do convés, se exercitavam no ginásio e jogavam *shuffleboard* e pingue-pongue com outros atletas. A camaradagem lhes permitia chamar pelo primeiro nome alguns que já eram famosos ou logo viriam a ser, como Ralph Metcalfe, Jesse Owens e Glenn Cunningham. Johnny White saía à caça de garotas, mas voltava sempre insatisfeito com o resultado. À exceção de Don Hume, todos começaram a engordar.

Al Ulbrickson falou com o pessoal da cozinha e do Comitê Olímpico, para explicar que um cardápio adequado a ginastas de 13 anos não podia servir a remadores de um 1,90 metro. Guarnições de esqueletos não ganhariam medalhas. Com isso, as restrições do cardápio foram suspensas e os rapazes passaram a quase habitar o salão de refeições da classe turística. Livres para pedir o que quisessem

quantas vezes quisessem, exceto sobremesas açucaradas ou alimentos excessivamente gordurosos, eles pediam seguidas porções de acompanhamentos, como fizeram no trem para Poughkeepsie. Eram os primeiros a se sentar e os últimos a se levantar. E ninguém, com a possível exceção de Louis Zamperini, o fundista de Torrance, Califórnia, comia mais do que Joe Rantz. Stub McMillin bem que tentou. Certa manhã, ele foi ao salão antes do resto da guarnição, pediu duas pilhas de panquecas bem grossas e besuntou-as com manteiga e calda. Estava a ponto de devorá-las quando Al Ulbrickson entrou no salão, sentou-se à sua frente, puxou o prato e disse: “Muito obrigado, Jim, por pedi-las para mim.” E comeu, bem devagar, as duas pilhas de panquecas enquanto McMillan o observava por sobre um prato de torradas.

Após o jantar, as noites eram dedicadas a diversões mais formais: shows de variedades, gincanas, jogos de salão, bingos, torneios de damas e xadrez e jogos de cassino em que se apostava dinheiro falso. Havia “filmes falados” para os atletas na classe turística e para a primeira classe no Grande Salão. Os rapazes de Washington, que não estavam nem aí para essa questão de classes, logo descobriram que quando cinco ou seis robustos remadores, representantes do desporto olímpico dos Estados Unidos, se acomodavam no Grande Salão, ninguém se dispunha a contrariá-los. Passaram, então a assistir aos filmes nos conveses superiores, não sem antes passar no Grande Salão para pegar travessas de petiscos variados e levá-los para as sessões.

Logo ficou claro, porém, que havia limites que não se podiam transgredir. Eleanor Holm, 22 anos, bonita, casada e coadjuvante em alguns filmes da Warner Brothers, era uma celebridade menor conhecida por ter cantado “I’m An Old Cowhand” num cabaré vestindo apenas um chapéu branco de vaqueiro, maiô branco e sapatos de salto alto. Era também excelente nadadora, medalhista de ouro nos Jogos Olímpicos de Los Angeles em 1932. Agora despontava como favorita absoluta da prova de 100 metros, nado de costas, em Berlim. No segundo dia de viagem, um grupo de jornalistas convidou-a ao convés da primeira classe para uma festinha noturna regada a champanhe e caviar durante a qual ela cativou, dentre outros, William Randolph Hearst Jr. Por volta de 6 horas, ela teve que ser levada, completamente bêbada, à sua cabine na classe turística. Mais tarde, já sóbria, foi chamada à presença de Avery Brundage, que deu-lhe uma bronca e ameaçou excluí-la da equipe se continuasse a beber. Dito e feito. Algumas noites depois, ela esteve em outra noite com os jornalistas beberrões, mas, desta vez, foi flagrada pela acompanhante da equipe de natação, Ada Sackett.

De manhã, Sackett foi à cabine de Eleanor com o médico do navio, que diagnosticou-a como alcoólatra. Logo foi a vez de Dee Boeckmann, treinadora da equipe feminina de natação, aparecer com várias companheiras de Eleanor para lhes mostrar o estado lamentável em que ela se encontrava e alertá-las para os efeitos

nocivos do álcool. Mais tarde naquele dia, Avery Brundage excluiu Eleanor da equipe olímpica dos Estados Unidos.

Eleanor ficou arrasada e muitos de seus colegas, indignados. Alguns achavam que a situação fora deliberadamente criada pelos jornalistas para dar notícia, outros que ela fora excluída não tanto por beber quanto por desafiar Avery Brundage. Embora o manual do atleta proibisse o álcool, Brundage lhes dissera, numa reunião com toda a equipe americana logo após a partida de Nova York, que “comer, fumar e beber” eram questões de foro íntimo. E, com efeito, Brundage escreveu mais tarde que Eleanor foi excluída por “insubordinação”. Cientes de que a bebida rolava solta nos conveses inferiores, mais de 200 atletas fizeram um abaixo-assinado pedindo a reinclusão da nadadora. Na verdade, enquanto Eleanor e os jornalistas se divertiam na primeira classe, Chuck Day e alguns de seus companheiros curtiam suas noites na classe turística com coquetéis de leite, Ovomaltine e álcool. Para Brundage, porém, a disciplina era sagrada.

O caso de Eleanor Holm, como previsto por alguns jornalistas, causou comoção nos Estados Unidos e, no longo prazo, operou maravilhas em sua carreira. Na esteira da Lei Seca, com muitos americanos já fartos de ouvir discursos sobre os perigos da “água do diabo”, a cobertura da imprensa foi amplamente favorável a Eleanor. Alan Gould, da Associated Press, logo a contratou para cobrir os Jogos Olímpicos de Berlim como repórter, embora seus artigos fossem, na verdade, escritos por outros jornalistas. Em poucos anos ela conseguiria papéis em filmes importantes e seria capa da revista *Time*. O caso foi notícia também na Europa. Na Alemanha, Joseph Goebbels se colocou decididamente favorável ao ponto de vista de Brundage. “O importante não era ela. Eram os outros. Era a disciplina. Pela disciplina, nenhum sacrifício é excessivo, doa a quem doer”, dizia uma declaração do Ministério da Propaganda.

Na noite de 21 de julho, os rapazes viram luzes de faróis na costa da Irlanda. Às 3 horas o *Manhattan* fundeu no pequeno porto de Cobh, depois foi a Plymouth contornando a costa da Cornualha e, em seguida, cruzou o canal até Le Havre, aonde chegou no início da manhã de 22 de julho. Sem permissão para deixar o navio, os rapazes passaram grande parte do dia nas amuradas observando o trabalho dos estivadores franceses. Nesse primeiro contato com a Europa, sua atenção foi atraída por pequenos detalhes – edifícios antigos em ruínas, mulheres de bicicleta levando pães do tamanho do próprio braço, rapazes de boinas elegantes e trabalhadores portuários interrompendo periodicamente o serviço para uma caneca de vinho sem nenhuma pressa aparente de concluir suas tarefas.



A equipe olímpica dos Estados Unidos chega a Berlim

Naquela mesma noite subiram o canal da Mancha com o brilho das luzes de Calais a leste. No fim da tarde do dia 23, chegaram finalmente à Alemanha. Em Cuxhaven, uma lancha com bandeiras nazistas parou ao lado do navio para recolher repórteres e fotógrafos alemães embarcados em Le Havre. Ao anoitecer o *Manhattan* começou a subir o rio Elba rumo a Hamburgo. Nervosos e aflitos para sair do barco, os rapazes de Washington, como todos os demais, afluíram ao convés. À exceção de Don Hume, que parecia novamente às voltas com um resfriado, todos haviam engordado pelo menos uns dois quilos e começavam a se sentir flácidos e nada atléticos. Estavam loucos para esticar as pernas e os braços e entrar num barco de corrida. E queriam também dar uma olhada naquele Estado nazista.

Ficaram supresos com o que viram. Muitos anos depois, quase todos se lembravam da jornada daquela noite rio acima como um dos pontos altos da viagem. A tripulação do *Manhattan* apontara os holofotes para a enorme bandeira branca olímpica do mastro da popa, para a bandeira dos Estados Unidos do mastro da proa e para as chaminés vermelho-azul-e-brancas do navio. Uma multidão de alemães acorreram aos embarcadouros e diques ao longo do rio para vê-los passar, acenando, aplaudindo e berrando palavras num inglês quase incompreensível. Os rapazes responderam com acenos e gritos. O transatlântico cruzou com navios menores e embarcações de lazer com suásticas tremulando na popa, que os saudaram, quase todos, piscando os faróis e soando seus apitos e buzinas. Passaram

por tavernas à beira-rio iluminadas por gambiarras, cheias de gente cantando, dançando e saudando-os com canecos de cerveja. No terraço, os passageiros da primeira classe bebiam champanhe e cantavam também. Todo mundo começava a gostar de estar na Alemanha.

Na manhã seguinte, em Hamburgo, os rapazes acordaram às 5 horas para descarregar o *Husky Clipper* sob uma chuva torrencial. Em seus trajes olímpicos formais, manobram o barco de um convés a outro evitando os guindastes e cabos de barcos salva-vidas. George Pocock e Al Ulbrickson os acompanharam, aflitos. Estivadores alemães tentaram ajudar, mas Pocock, temendo que eles pusessem as mãos e os pés nas partes delicadas do barco, os dispensou fazendo uso da quase totalidade de seu vocabulário em alemão: “*Nein!* Não, obrigado! *Danke!*” Retirado o barco, os rapazes retornaram ao convés do *Manhattan* com os paletós suados e os chapéus de palha quase deformados para aguardar o desembarque formal.

Ao sair do navio uma hora depois, junto com toda a delegação, tiveram que atravessar um galpão cheio de barris e caixotes para chegar ao espaçoso salão de recepção, onde foram saudados por centenas de pessoas e uma bandinha. Sorrindo e acenando, embarcaram num ônibus que os levou por um labirinto de ruas estreitas ao Rathaus – a antiga prefeitura – da cidade de Hamburgo. Lá, o prefeito, *Bürgermeister*, um nazista convicto que atendia pelo nome de Carl Vincent Krogmann, fez um longo discurso de boas-vindas em alemão. Sem entender uma única palavra, os rapazes “sentaram e esperaram”, como disse mais tarde Shorty Hunt. Só se animaram quando os funcionários da prefeitura lhes ofereceram charutos, vinho, cerveja e suco de laranja.

Ao meio-dia a delegação já estava no trem para Berlim. Ao chegar, horas depois, à suntuosa estação ferroviária de Lehrter, ao norte do Tiergarten, todos ficaram surpresos com a recepção que os aguardava. Ao descerem do trem e se perfilarem, deram com outra banda de música e mais marchinhas. Avery Brundage e o duque Adolf Friedrich Albrecht Heinrich de Mecklenburg se beijaram no rosto. Em seguida, os atletas caminharam pela plataforma passando por uma locomotiva negra com suásticas estampadas em ambos os lados. Milhares de alemães lotavam a área de recepção na expectativa de vê-los. Shorty Hunt ficou surpreso com a cena: “Era como se fôssemos atrações de um circo de horrores – apontavam para nós boquiabertos dizendo algo como *zwei meter*, querendo dizer, é claro, que tínhamos 2 metros de altura.” Rapazes vestidos de branco nos conduziram em meio à multidão aos ônibus militares, abertos, com bandeiras dos Estados Unidos desfraldadas.

O cortejo passou pelo Reichstag, cruzou o Portão de Brandemburgo e seguiu a leste pela Unter den Linden. Dezenas de milhares de alemães – cerca de 100 mil segundo algumas estimativas – os aplaudiam acenando bandeiras olímpicas, nazistas e, ocasionalmente, americanas, gritando saudações em inglês e alemão. Com o teto do ônibus recolhido, os rapazes de Washington apareciam da cintura

para cima respondendo entusiasticamente aos acenos, embora mudos de espanto com a manifesta receptividade dos berlinenses. Na Rotes Rathaus – a prefeitura –, Avery Brundage recebeu a chave da cidade e fez um breve discurso. Depois da longa batalha contra o boicote, Brundage mostrava-se claramente emocionado por estar ali. Exultante com os aplausos de seus anfitriões alemães, ele declarou: “Desde a Grécia antiga nenhum país expressou com tanta autenticidade o espírito olímpico como a Alemanha vem fazendo.”

Enquanto Brundage discursava, Joe e seus companheiros observavam cautelosamente o grande contingente de austeros dignitários alemães perfilados atrás deles. Exaustos depois de um dia inteiro iniciado no *Manhattan* às 5 horas, não queriam ouvir mais nenhum discurso incompreensível. Para alívio geral, quando Brundage acabou de falar, foram todos conduzidos para a rua, onde uma chuva leve ajudara a dispersar a multidão. Enquanto a maior parte da delegação embarcava nos ônibus que a levariam à nova vila olímpica de Charlottenburg, a equipe de remo era dividida em dois veículos com destino a Köpenick, uma vila a sudoeste de Berlim.

Nesse mesmo dia, nos Estados Unidos, um nova-iorquino chamado Richard Wingate escreveu ao editor de esportes do *The New York Times* uma carta profética: “O Sr. Brundage”, disse, “chegou a seu destino, a Utopia do espírito esportivo e da boa vontade, onde cerveja nazista e sangue judeu fluem em abundância – onde robôs hitlerianos atormentam e perseguem os mortos-vivos (...). Durante dois meses, os mortos estarão sepultados. Em setembro, porém, encerrados os Jogos Olímpicos, seus túmulos serão profanados (...) e os mortos voltarão a circular pelas ruas da Alemanha.”

No fim da tarde os rapazes chegaram àquela que seria sua casa durante as semanas seguintes, uma academia de cadetes da polícia na vila suburbana de Köpenick, a poucos quilômetros da raia olímpica de Grünau. O edifício – todo de concreto, aço e vidro – era novo em folha e de design tão moderno que hoje se poderia dizer que fora construído na década de 1970 ou 1980, não na de 1930. A maioria dos cadetes que normalmente o habitavam havia sido transferida para dar lugar aos remadores dos Estados Unidos e de vários outros países. A única coisa que deixaram para trás foi um estábulo no térreo, repleto de cavalos da polícia. O lugar era limpo, bem iluminado e eficiente, porém inapelavelmente frio e sem chuveiros quentes – uma desagradável lembrança da velha garagem de Poughkeepsie.

Depois de conhecer o refeitório, onde generosas porções de comida ao estilo americano eram servidas pela empresa North German Lloyd, a maior parte dos rapazes foi se esticar em seus beliches para ler ou pôr em dia a correspondência com a família. Joe preferiu dar um passeio pelas redondezas e logo se sentiu como que dentro de um conto de fadas. Köpenick pareceu-lhe uma cidade medieval, embora boa parte do que viu fosse, na verdade, do século XVIII. Nas estreitas ruas calçadas

de pedra viu padarias, queijarias e açougues, cada uma com seu letreiro pintado ou gravado a mão em caracteres góticos – *Bäckerei, Käserei, Fleischerei*. Passou pelo Rathaus da cidade com sua torre do relógio, suas torres laterais e seus arcos góticos. Do *rathskeller*, no subsolo do edifício, saíam música, risos e um doce aroma de cerveja alemã. Na rua Freiheit, Joe viu uma antiga sinagoga com uma resplandecente estrela de Davi sobre o telhado pontiagudo. Depois de cruzar uma ponte sobre um fosso, no extremo sul da cidade, chegou a um castelo construído por um príncipe da Prússia em 1690. Atrás dele havia um belo jardim. De lá, sentado num banco, avistou uma grande extensão do lago Langer na direção da raia olímpica de Gröna, onde, em pouco mais de duas semanas, suas esperanças seriam confirmadas ou destruídas. O sol já quase se pusera, o céu clareava e o lago, estendido à sua frente como uma laje polida, refletia os últimos raios de luz da tarde. Uma das paisagens mais serenas que já vira em sua vida.

Joe não fazia a ideia do terrível segredo que Köpenick e suas águas plácidas escondiam.

Os rapazes acordaram cedo na manhã seguinte, loucos para remar. Depois do café da manhã, um ônibus do exército alemão os levou até a raia olímpica de Gröna, cinco quilômetros rio acima, onde souberam que iriam compartilhar uma garagem de alvenaria recém-construída com a equipe de remo alemã. Na entrada, uma bandeira americana e uma bandeira nazista pendiam lado a lado. Os alemães foram corteses, mas os saudaram sem grande entusiasmo. George Pocock os achou um pouco arrogantes. Oriunda do Clube de Remo Viking, de Berlim, a guarnição parecia, em média, um pouco mais velha que a do *Husky Clipper*. Eram remadores excepcionalmente preparados e disciplinados, de porte quase militar, e dispunham de excelente equipamento. Ao contrário de todas as outras guarnições alemãs em Gröna naquele verão, esta não fora selecionada pelo Estado nazista, mas emergira como equipe nacional por força de sua notória perícia como unidade. George Pocock e Al Ulbrickson tinham, no entanto, sérias suspeitas de que seu treinamento era pesadamente subsidiado pelo governo nazista.

Deu-se, então, um desagradável contratempo. Quando se preparavam para levar o *Husky Clipper* pela primeira vez ao lago Langer, um fotógrafo que se enfiara debaixo dele para tirar uma foto levantou-se abruptamente e bateu com a cabeça, fazendo uma longa rachadura no casco. O *Husky* estaria fora de serviço até ser reparado por George Pocock. Frustrado, Al Ulbrickson os liberou até Pocock operar sua magia. De volta à academia de polícia, os entediados rapazes dedicaram-se a alimentar os cavalos com torrões de açúcar roubados da cozinha e a passear por Köpenick mesmo debaixo de chuva. A todo lugar que iam, atraíam multidões de moradores curiosos.

Reparado o barco, os rapazes o levaram imediatamente para a água. O resultado, no entanto, foi espetacularmente decepcionante. Seu ritmo se perdera e a

puxada estava fraca e ineficiente. As equipes canadense e australiana, praticando sprints, passavam voando por eles com sorrisos debochados no rosto. “Estivemos péssimos”, escreveu Johnny White em seu diário naquela noite. Al Ulbrickson concordou. Nunca os vira remar tão mal desde a primeira vez que os escalara juntos, em março daquele ano. Havia muito trabalho a fazer e, para a maioria deles, muito peso para perder. Não bastasse, estavam quase todos ainda às voltas com resfriados e o de Don Hume parecia ter se instalado em seu peito a ponto de se tornar motivo de preocupação. Para culminar, chovia o tempo todo, um vento frio soprava continuamente no lago Langer e o quartel da polícia era frio e exposto a correntes de ar.

Nos dias que se seguiram, a rotina dos rapazes foi remar mal na parte da manhã e se divertir à tarde em Berlim. Seus passaportes olímpicos lhes davam livre acesso a quase tudo na cidade – do túmulo do soldado desconhecido da Primeira Guerra Mundial a espetáculos de variedades e óperas ligeiras. Ficaram impressionados com a imensidão e a modernidade do complexo olímpico. Foram de metrô ao centro da cidade, onde todos, salvo Joe, que não tinha os 22 dólares necessários, compraram ou encomendaram câmeras Kodak Retina. Passearam de um lado para outro na Unter den Linden, cujas calçadas transbordavam de turistas estrangeiros e de alemães recém-chegados – mais de um milhão, dizia-se. Comeram *bratwurst* nas carrocinhas de ambulantes, flertaram com garotas alemãs e se embasbacaram com camisas-negras da SS em elegantes limusines Mercedes. Vez por outra um cidadão comum os saudava estendendo a mão direita com a palma virada para baixo e bradando: “*Heil Hitler!*” Eles respondiam, também estendendo a mão: “*Heil Roosevelt!*” De modo geral, os alemães fingiam não notar.

Retornavam, mais tarde, a Köpenick, cujas autoridades pareciam empenhadas em lhes proporcionar entretenimento noturno, quer eles quisessem quer não. Uma noite foi uma exibição de cães policiais treinados no castelo. Outra, um concerto. “Péssima orquestra. Totalmente desafinada”, resmungou Roger Morris em seu diário. Johnny White concordou, empregando aquela que vinha se tornando a sua palavra de desagrado favorita: “Baixaria.” Em todo lugar aonde iam as pessoas os cercavam para pedir autógrafos, como se fossem astros de cinema. No começo foi divertido, mas logo se tornou cansativo. Acabou que, para ter paz e silêncio, os rapazes resolveram alugar barcos para remar à noite, na chuva, ao redor do castelo, fazendo companhia aos cisnes brancos do lugar.

Não que não gostassem de chamar a atenção. Em 27 de julho eles bem que se divertiram treinando em Grūnau com os cocares da ilha Huckleberry. O resultado foi o que Johnny White chamou de “um pequeno tumulto” de fãs aglomerados ao seu redor para ver o que fingiam acreditar serem membros de alguma tribo de brancos do Noroeste. Fizeram-no pela brincadeira, antes de tudo, mas também para levantar o baixo moral reinante na gagem.



Da esquerda para a direita: Joe Rantz, Stub McMillin, Bobby Moch, Chuck Day, Shorty Hunt

O barco ainda não andava tão bem quanto deveria. Embora a maioria dos rapazes viesse se recuperando de seus resfriados, Gordy Adam e Don Hume continuavam doentes. Em 29 de julho, Hume não pôde nem sair da cama. Ulbrickson escalou, então, Don Coy, um dos dois reservas que trouxera à Olimpíada, na posição crítica de voga, mas os rapazes estavam tão familiarizados com a remada de Coy quanto ele próprio com a posição. O barco não pareceu nada bom.

Ulbrickson começou a ficar preocupado. As equipes de outros países chegavam a Grönau, e ele e Pocock passavam a maior parte do tempo fora da água apenas estudando os adversários. Depois de constatar a disciplina dos alemães, começaram a levá-los muito a sério. Os italianos – quatro deles veteranos da guarnição de Livorno que chegara dois décimos de segundo atrás da Califórnia na Olimpíada de 1932 – também pareciam uma ameaça. Eram trabalhadores jovens, grandes e durões, bem mais velhos do que seus pupilos, com idade média de 28 anos. Alguns já passavam dos 30, mas aparentavam ótimo condicionamento físico. Remavam com garra, embora tendendo a atirar as cabeças dramaticamente para a frente e para trás a cada puxada. Ulbrickson achava que eles, tal como os alemães, eram subsidiados pelo governo fascista que os enviara aos Jogos. Não estava, por outro lado, preocupado com a equipe japonesa, da Universidade Imperial de Tóquio, que usava um barco bem mais curto – cerca de 16 metros de comprimento, com remos também curtos e pás pequenas, projetados para acomodar atletas de compleição

física muito menor. Cada remador pesava em média 65,7 quilos. No entanto, todos se surpreenderam quando, em seu primeiro dia em Grūnau, eles demonstraram a singular vantagem de sua menor envergadura aumentando a cadência de 27 para 56 remadas por minuto em apenas 15 segundos. Aceleravam tão rápido e fazendo tanta espuma que Ulbrickson os comparou a “patos tentando alçar voo da água”. A guarnição australiana era inteiramente formada por policiais grandes e musculosos de Nova Gales do Sul. Embora sua técnica não fosse lá essas coisas, eles tinham fogo no abdome um tanto avantajado, além de uma boa dose de orgulho australiano – principalmente em relação à guarnição britânica.

No início do mês, os australianos tinham ido à Inglaterra disputar a mais prestigiosa e tradicional de todas as regatas de remo, a Grand Challenge Cup, da Henley Royal Regatta. Em Henley, porém, foram educada mas terminantemente informados de que as regras da regata, em vigor desde 1879, proibiam a participação de “técnicos, artesãos e trabalhadores braçais, fossem autônomos ou assalariados”. Policiais, ao que parece, eram considerados “braçais” e por isso não poderiam, infelizmente, participar da regata. Achava-se que homens que trabalhavam para se sustentar teriam uma injusta vantagem sobre jovens de “ocupações sedentárias”. Furiosos, os australianos deixaram a Grã-Bretanha e foram para Berlim determinados a derrotar, a qualquer preço, o que chamavam de “os malditos ingleses”.

Apesar de tudo, os britânicos eram, aos olhos de muitos – inclusive Al Ulbrickson e George Pocock –, a guarnição a ser batida em Berlim. Afinal, o remo era um esporte britânico por excelência e o oito olímpico provinha do venerável Leander Club. Seus remadores e timoneiro eram a nata do remo britânico, cuidadosamente selecionados entre os melhores de Oxford e Cambridge, onde, a despeito de se usar terno e gravata para ir às aulas, de se circular pela garagem com gravata de seda e de se entrar no barco de short branco, meias até o joelho e cachecol, remava-se como quem nasceu para fazer apenas isso.

Ulbrickson mal podia esperar para vê-los mais de perto. Os australianos também.

No dia 1^o de agosto, lá pelo meio da tarde, fazia duas horas que Joe e todos os demais integrantes da equipe olímpica americana aguardavam, rigidamente enfileirados no imenso gramado do complexo olímpico, a chegada de Adolf Hitler e o correspondente início da mais espetacular cerimônia pública que o mundo já vira – a abertura da XI Olimpíada. Nada que tivesse a escala do que estava planejado para aquele dia fora realizado antes, embora, como escrevera Albion Ross no *The New York Times* alguns dias antes, nenhuma Olimpíada anterior tivesse sido orquestrada “por um regime político que deve seu triunfo a uma nova percepção das possibilidades da propaganda, da publicidade e da pompa. As Olimpíadas do passado foram coisa de amadores. Aqui, o trabalho foi feito por profissionais – pelos

profissionais mais talentosos, engenhosos e bem-sucedidos de toda a História”.

Uma chuva fina e intermitente caía sobre os chapéus dos rapazes desde a chegada, mas agora as nuvens estavam começando a ir embora e eles, assim como o restante da delegação dos Estados Unidos, começavam a sentir desconforto com seus paletós, gravatas e calças de flanela. Ao longe, o *Hindenburg*, arrastando uma bandeira olímpica, fazia uma preguiçosa volta sobre o centro de Berlim e começava a se aproximar do estádio. Jovens alemãs uniformizadas caminhavam sorrindo entre as fileiras de atletas, distribuindo biscoitos e laranja para que ninguém desanimasse. Mesmo assim, os americanos estavam cansados de esperar em pé.

Enquanto os atletas de outros países mantinham-se mais ou menos em posição de sentido, os americanos começaram a circular, a xeretar – a parte de baixo das peças de artilharia pesada dispostas bem à sua frente, as cíclicas esculturas de pedra na entrada do estádio – e a se deitar na grama úmida com os chapéus de palha sobre o rosto. Ao enveredar por um caminho que dava na torre do sino, Joe e seus companheiros de guarnição se depararam com um destacamento da guarda de honra de Hitler marchando a passo de ganso, de um lado para outro no chão de pedra, com um entusiasmo de levantar poeira sob os cravos dos coturnos. Até os cavalos, observou Shorty Hunt, marchavam a passo de ganso.

Dentro do estádio, Leni Riefenstahl e Joseph Goebbels trocavam berros. Leni estava lá desde as 6 horas cuidando das cerca de 30 câmeras e dos 60 cinegrafistas que trouxera ao estádio, ajustando o equipamento de som, pedindo aos funcionários do COI – ora ameaçadora, ora suplicante – que a deixassem colocar seus equipamentos onde melhor lhe conviesse, mandando as equipes dos cinejornais saírem do seu caminho e buscando com insistência ou tomando com brutalidade as melhores posições para filmar os acontecimentos do dia. A melhor delas era o guarda-corpo da plataforma de onde os representantes nazistas presidiriam a cerimônia. Nessa estreita faixa de concreto, ela pusera uma câmera. A plataforma estaria tão apinhada de gente dos altos escalões do partido que Leni fora obrigada a colocar seu cinegrafista atrás do guarda-corpo, amarrado a um cabo por razões de segurança. Era um arranjo estranho, mas que lhe permitiria atingir seu grande objetivo, a tomada perfeita – neste caso, um close da máxima encarnação do Estado nazista, o próprio Adolf Hitler, dirigindo-se às massas ali reunidas para saudá-lo.

No entanto, no início da tarde Leni Riefenstahl vira oficiais da SS retirando sua câmera e seu cinegrafista do guarda-corpo. Ao perguntar, enfurecida, o que estavam fazendo, foi informada de que eram ordens de Goebbels. Indignada, ela disse aos agentes, aos gritos, que ninguém menos que o próprio Hitler a autorizara a instalar a câmera naquele lugar. Aproveitando-se da momentânea hesitação do pessoal da SS, Leni passou por cima do guarda-corpo, amarrou-se à câmera e disse que ficaria ali até o início dos Jogos. Os membros do alto escalão que começavam a tomar seus lugares ao redor do pódio olhavam, intrigados, para Leni, obstinadamente agarrada

à beirada da plataforma e, segundo seu próprio relato, tremendo de raiva e com lágrimas nos olhos.

Finalmente, Goebbels chegou.

– Você está louca? – gritou. – Não pode ficar aí. Está destruindo o cerimonial. Pegue suas câmeras e saia imediatamente!

Ao que Leni replicou:

– Eu pedi, e recebi, a permissão do Führer já faz tempo.

– Por que não mandou fazer uma torre ao lado da tribuna? – berrou Goebbels.

– Porque não me deixaram! – retrucou Leni.

Goebbels ficou “roxo de raiva”, disse ela muitos anos depois. Mas não estava disposta a deixar o local. Nada, nem mesmo o superpoderoso ministro da Propaganda, iria atrapalhar sua filmagem.

Nesse momento, o imponente Hermann Göring subiu à plataforma vestido num formidável traje militar todo branco. Ao vê-lo, Goebbels começou a gritar ainda mais alto com Leni Riefenstahl. Göring ergueu a mão abruptamente e Goebbels se calou. Virando-se para Leni, ele disse, baixinho: “Venha cá, garota. Aqui tem lugar até para a minha barriga.” Leni passou novamente sobre o guarda-corpo e a câmera permaneceu no local.

Goebbels quase explodiu de ódio, mas não disse uma palavra. Sua guerra particular com Leni Riefenstahl – em última análise, e ironicamente, uma guerra por um objetivo comum, glorificar os ideais nazistas – estendeu-se pelo restante dos Jogos e muito além. Dias depois ele escreveria em seu diário: “Repreendi Riefenstahl, que vem se comportando pessimamente. É uma histérica. Muito diferente de um homem!”

Às 15h18, Adolf Hitler deixou a Chancelaria no centro de Berlim na sua limusine Mercedes, todo empertigado e com o braço direito erguido em saudação. Milhares de membros da Juventude Hitlerista e das tropas de assalto, além de policiais militares com capacetes, se perfilavam em sua rota, do Portão de Brandemburgo ao Reichssportfeld, passando pelo Tiergarten. Centenas de milhares o saudaram agitando bandeiras das janelas ou aglomerados nas ruas em múltiplas fileiras de até 12 pessoas – algumas também munidas de periscópios. À passagem da limusine, as pessoas estendiam o braço direito com o rosto virado para cima gritando em coro, em extasiada pulsação: “Heil! Heil! Heil!”

No Maifeld, já era audível o rugido ainda distante, mas cada vez mais intenso e próximo, da multidão delirante. Quando, minutos depois, os alto-falantes anunciaram: “Ele está chegando! Ele está chegando!”, os rapazes de Washington retornaram à precária formação da delegação americana. Às 15h30, funcionários do Comitê Olímpico Internacional, usando cartolas e paletós com longas caudas, adentraram o Maifeld e se perfilaram em fila dupla. Às 15h50 Hitler chegou à torre do sino. Passou em revista a guarda de honra e caminhou até o campo. Por alguns

instantes, foi apenas um minúsculo personagem de uniforme cáqui e botas pretas de cano alto, sozinho num imenso gramado. Cruzou as fileiras de funcionários e foi ver os atletas, separados por um cordão de isolamento. A maior parte mantinha suas formações, mas não os americanos, que acorreram em bom número até o cordão para ver Hitler mais de perto. Sentados no gramado, os rapazes de Washington apenas acenaram à sua passagem.

Pontualmente às 16 horas, Hitler chegou ao portão oeste do estádio. Uma imensa orquestra – fusão da Filarmônica de Berlim com a Orquestra Nacional e meia dúzia de bandas militares – tocou a “Huldigungsmarsch”, a Marcha da Homenagem, de Wagner. Ao verem Hitler descer os degraus da maratona até o nível da pista, 110 mil pessoas se levantaram, estenderam a mão direita e começaram a entoar, ritmicamente, “Sieg Heil! Sieg Heil! Sieg Heil!”.

Ladeado por oficiais nazistas em uniformes cinza e guiado por membros do Comitê Olímpico, Hitler caminhou pela pista de barro vermelho sob o coro de “Heils” a ecoar por todo o estádio. Uma menina de 5 anos, Gudrun Diem, de vestido azul claro e grinalda no cabelo, deu um passo à frente, disse “Heil, mein Führer!” e presenteou-lhe com um delicado buquê de flores. Hitler sorriu para ela, pegou as flores e subiu os degraus que levavam à sua plataforma panorâmica. Lá chegando, dirigiu-se ao seu lugar de honra e mirou a multidão enquanto a superorquestra conduzida por Richard Strauss começava a tocar o “Deutschlandlied”, cujo refrão é “Deutschland Über Alles”, seguido do hino do Partido Nazista, o “Horst-Wessel-Lied”.

Dissipados os últimos acordes estridentes do hino do Partido, fez-se um momento de silêncio. Então, o enorme sino contíguo ao Maifeld começou a tocar, lenta e suavemente a princípio, depois cada vez mais alto até os atletas começarem a adentrar o estádio tendo à frente, como de praxe, a delegação grega. Cada delegação que passava diante de Hitler abaixava e levantava sua bandeira. A maioria prestou-lhe também algum tipo de saudação. Algumas fizeram a saudação olímpica, que guardava uma infeliz semelhança com a nazista – braço direito estendido com palma da mão virada para baixo, porém ao lado do corpo, não à frente –, outras fizeram a própria saudação nazista. Muitas, como a francesa, fizeram saudações que não eram bem uma coisa nem outra. Houve até quem não fizesse saudação alguma. Em resposta a cada uma, a multidão reagia aplaudindo com maior ou menor entusiasmo dependendo de quão parecido era o gesto com a saudação nazista.

No Maifeld, os americanos se reuniram, finalmente, em colunas, os rapazes endireitaram as gravatas, as moças alisaram as saias, ajustaram os chapéus, e começaram a caminhar em direção ao túnel pelo qual adentrariam o estádio. Marchar não era o seu forte, menos ainda se comparados aos alemães. Porém, ao entrarem no túnel ouvindo o coro de “Heils” que vinha de dentro do estádio, eles estufaram o peito, pegaram o ritmo e começaram a cantar, espontaneamente, uma canção popular americana do início do século:

Hail, hail, nossa turma chegou
Ninguém está nem aí
Ninguém está nem aí
Hail, hail, a alegria voltou
Ninguém está nem aí (...).

Liderados pelo ginasta Alfred Joachim, porta-bandeira da delegação, eles saíram cantando da escuridão do túnel para o vasto interior do estádio, um mundo de imagens e sons que poucos iriam esquecer mesmo depois de velhos. Ao som de uma marchinha ligeira tocada pela orquestra, entraram na pista em fileiras de oito. Ao passar por Hitler, viraram as cabeças para a direita, olharam para ele sem emoção, tiraram os chapéus, colocaram-nos sobre seus corações e foram adiante enquanto Joachim mantinha a bandeira americana erguida de maneira desafiadora. A maior parte da multidão os aplaudiu educadamente. Misturados, porém, aos aplausos, ouviram-se assobios e pés batendo no chão, o equivalente europeu de vaia.

Os sons da dissidência foram, porém, rapidamente abafados. Nem bem os últimos membros da delegação americana haviam passado por Hitler, a delegação alemã começou a despontar na boca do túnel toda de branco com queques de marinheiro. Um forte bramido se ergueu da multidão. A quase totalidade dos 110 mil espectadores levantou-se novamente e ergueu o braço direito em saudação. Subitamente, a orquestra interrompeu a marchinha e atacou uma vez mais de “Deutschlandlied”. A multidão, congelada na posição de saudação nazista, cantou junto com vigor. Os olhos de Hitler brilharam. Quando o porta-bandeira alemão passou à sua frente com a suástica, ele, sob o foco das câmeras de Leni Riefenstahl, o saudou tocando o coração com a mão direita. Enquanto isso, os americanos marchavam atabalhoadamente pela pista. George Pocock disse mais tarde que, ao ouvir os primeiros acordes do hino alemão, eles começaram a marchar fora de passo de propósito.

Com todos os atletas enfileirados no campo, Theodor Lewald, presidente do Comitê Organizador alemão, subiu à tribuna e deu início a um discurso interminável, a ponto de um locutor de rádio britânico, para manter o público entretido, dizer aos seus ouvintes: “Herr Hitler discursará em alguns instantes (...). Começam os aplausos. O Dr. Lewald parece ter concluído. Não, não, ele continua.” Com a voz de Lewald ao fundo, o locutor se esforçava para preencher a transmissão descrevendo os uniformes das delegações, a tribuna de onde os oradores falavam e o *Hindenburg* pairando no céu como uma lua bem próxima.

Quando Lewald finalmente concluiu, Hitler, que estivera nesse meio-tempo conversando com Leni Riefenstahl, aproximou-se do microfone e declarou os Jogos abertos com uma frase sucinta. O locutor britânico, pego de surpresa, entrou no ar entre excitado e aliviado: “Este foi Herr Hitler! Estão abertos os Jogos Olímpicos!”

A cerimônia cresceu em grandiosidade. Uma fanfarra de trombetas soou no Portão da Maratona. Richard Strauss regeu a grande orquestra na primeira audição de seu “Hino Olímpico” enquanto a bandeira olímpica era hasteada. Ao troar de canhões de artilharia, milhares de pombos brancos saíram em revoadas por toda a área do estádio. Outra fanfarra anunciou a aparição, no portão leste, de um jovem vestido de branco, louro e esbelto, portando uma tocha. Com todo o estádio em silêncio, ele desceu a escadaria, correu pela pista, galgou os degraus do setor oeste e parou, com a tocha erguida, a silhueta contra o céu. Ao toque do sino olímpico, ele se colocou na ponta dos pés e levou o fogo da tocha a um enorme caldeirão de bronze apoiado num tripé para acender a pira olímpica. O sol caía por trás dela quando um coro de milhares de pessoas vestidas de rosa-claro começou a cantar a “Aleluia” do *Messias* de Handel. De pé, os espectadores se juntaram ao coro. Fundidas, a música e as vozes inundaram o vasto interior do estádio de luz, amor e júbilo.

Não houve naquela noite, entre todos os que estiveram no complexo olímpico, quem não tivesse ficado ao menos um pouco impressionado. Ninguém já presenciara nada parecido. A imprensa estrangeira afluiu em massa aos teletipos. Na manhã seguinte, jornais de todo o mundo estamparam manchetes entusiasmadas. Para Roger Morris, foi “a coisa mais impressionante” que ele já vira. Para Johnny White, algo “arrebataador”. Não era outro o objetivo por trás da cerimônia – arrebatar. Era o início da manipulação da opinião mundial a respeito da nova Alemanha, uma espécie de leiteiro imenso com os dizeres: “Bem-vindos ao Terceiro Reich. Nós não somos o que se diz por aí.”



Última preleção de Ulbrickson



CAPÍTULO 17

Ver uma guarnição vencedora em ação é testemunhar a harmonia, tudo funcionando à perfeição (...). A fórmula da resistência e do sucesso é: remar não apenas com a força física, mas com o coração e a mente também.

– George Yeoman Pocock

O tempo no lago Langer tornou-se invernal no início de agosto. Um vento frio e cortante castigava sem piedade a raia olímpica de Grūnau. Os rapazes remavam com casacos de moletom e pernas untadas de gordura de ganso. A menos de duas semanas das séries classificatórias, eles ainda estavam longe da boa forma. O barco desacelerava na pegada e pulava no lago encrespado em vez de cortá-lo com eficiência. Faltava timing. Os remos enforcavam. Seus corpos não estavam em boas condições. Os diários se enchiam de críticas ao próprio desempenho: “Fomos muito mal”, escreveu Johnny White.

Apesar de preocupados, fora da água eles continuavam a aproveitar a inebriante atmosfera de Berlim naquele verão. Não perdiam a oportunidade de ir juntos à cidade para passear, comer *schnitzel* e tomar cerveja cantando “Curvem-se a Washington” com os canecos erguidos. Uma ocasião especial foi o convite do diretor de esportes de Stanford, Jack Rice, para jantarem no luxuoso hotel Adlon. De calças comuns e agasalhos de remo com grandes “W”s estampados no peito, eles entraram no hotel protegidos por um cordão policial. No saguão ricamente decorado, os aromas de couro e uísque se mesclavam com gargalhadas, tinidos de taças e um suave fundo musical de piano. Um garçom de fraque os guiou pelo salão de jantar

até uma mesa guarnecida com uma toalha de linho branco e velas. Sentaram-se, os olhos arregalados percorrendo a sala para ver quem estava lá – autoridades olímpicas, americanos e britânicos endinheirados e mulheres alemãs em elegantes vestidos de noite, de seda ou chiffon, lamê ou cetim coberto de lantejoulas. Uma ou outra mesa era ocupada por oficiais da SS que conversavam entre garfadas de bifes e *sauerbraten* regadas a vinho francês. Graves e ameaçadores em seus impecáveis uniformes cinza e preto, os queques pontiagudos sobre as mesas, sinistramente ornados com caveiras prateadas, os agentes da SS ficavam, de modo geral, apartados dos demais. Mas ninguém parecia se importar com sua presença.

Em 6 de agosto, Al Ulbrickson acabou com a farra. Não haveria mais passeios a Berlim nem a qualquer outro lugar até depois dos Jogos. Faltando apenas seis dias para a classificatória, ele não estava nada satisfeito com o progresso da guarnição. Nem com muitas outras coisas. O tempo frio e úmido e a falta de aquecimento no quartel da polícia dificultavam a cura do resfriado de Don Hume – ou do que quer que fosse que ele tivesse no peito. Desde que adoecera em Princeton, no início de julho, Hume não parara de tossir e se arrastar. “Hume é tudo para nós. Se ele não se recuperar e entrar logo em forma, não teremos muita chance”, queixara-se Ulbrickson numa entrevista à Associated Press uma semana antes. E Hume não melhorara nem um pouco desde então.

Havia também a questão das raias. Em 5 de agosto, Ulbrickson tivera uma discussão – exaltada e multilíngue, quase incompreensível para a maioria dos envolvidos – com representantes da Federação Internacional de Remo (FISA) e autoridades olímpicas alemãs. O percurso de Grünau tinha seis raias, mas as duas mais externas – a cinco e a seis – eram tão expostas aos ventos predominantes no lago Langer que se tornavam impraticáveis. Com efeito, naquele mesmo dia Ulbrickson cancelara um treino sob o risco de ver sua equipe afundar na água. As raias de um a três, ao contrário, contíguas à margem sul do lago, eram quase totalmente protegidas em toda a sua extensão. Essa disparidade tornava o percurso muito desigual. Se ventasse no dia da corrida, quem corresse nas raias cinco e seis provavelmente teria uma desvantagem equivalente a dois barcos só para começar. A proposta de Ulbrickson era que o Comitê eliminasse as duas raias externas. Em todas as competições olímpicas de remo até então, ele ressaltou, as eliminatórias e a final haviam sido limitadas a quatro barcos. No entanto, depois de um longo e acalorado debate, Ulbrickson foi vencido. Todas as seis raias seriam utilizadas.

A preocupação de Ulbrickson aumentou ainda mais depois de assistir a alguns treinos da guarnição britânica. Seus principais componentes eram dois rapazes de Cambridge, o timoneiro John Noel Duckworth e o voga William George Ranald Mundell Laurie. Duckworth, como alguém diria mais tarde, tinha “pouca estatura, mas um grande coração”. A parte da estatura era óbvia, bastava olhar. A do coração ele demonstrava toda vez que ia para a água. Mas não só. Alguns anos

mais tarde, no Pacífico Sul, contrariando ordens, ele decidiu ficar para trás com soldados britânicos feridos quando sua unidade foi cercada por tropas japonesas. Quando estes se preparavam para executar os feridos, Duckworth os censurou tão severamente que eles lhe aplicaram uma surra terrível, mas pouparam seus companheiros. Foi, então, enviado ao infame campo de prisioneiros de guerra de Changi, em Cingapura. Dali saiu, com outros 1.679 prisioneiros, numa marcha de 350 quilômetros através da selva até o Campo Número 2, em Songkurai, na Tailândia, onde serviriam de mão de obra escrava na construção da ferrovia Thai-Burma. Quando os soldados com quem trabalhava começaram a morrer de beribéri, difteria, varíola, cólera e em consequência das sessões de tortura, Duckworth lhes serviu de capelão. Só 250 sobreviveram, Duckworth entre eles.

Laurie, apelidado “Ran”, talvez tenha sido o melhor voga britânico da sua geração – 85 quilos de força, elegância e aguçada inteligência. Seu filho, Hugh Laurie, o ator, seria também remador de Cambridge. Ran, segundo seus contemporâneos, era um jovem excepcionalmente gentil. Juntos, Duckworth e Laurie haviam liderado Cambridge em três vitórias consecutivas sobre Oxford (que se somaram à série ininterrupta de sete anteriores) na Boat Race anual, a despeito de Oxford ter recentemente trocado a cerveja pelo leite numa desesperada tentativa de reverter a tendência. Ulbrickson achava que essa experiência – remar diante de mais de um milhão de fãs aglomerados às margens do Tâmis, todos os anos, na Boat Race – dava aos britânicos certa vantagem no quesito confiança.

Mas o que mais preocupava Al Ulbrickson com relação aos britânicos era sua marcada similaridade com os rapazes de Washington. Não no sentido de semelhança física – eles não se pareciam em nada –, tampouco de estilo: os britânicos ainda remavam com a acentuada inclinação para trás tradicionalmente ensinada nas escolas preparatórias e universidades inglesas. Washington, é claro, usava a remada mais curta e ereta que George Pocock trouxera dos barqueiros do Tâmis e ensinara a Hiram Conibear 20 anos antes.

Era na estratégia de corrida que os britânicos se pareciam com os pupilos de Ulbrickson. Assim como os rapazes de Washington, eles gostavam de se manter um pouco atrás, remando forte, mas devagar, pressionando os adversários a remar em alta voga muito cedo para pegá-los de surpresa, quando já estivessem cansados, com uma arrancada fulminante. Salvo pelo boné de críquete e pelo cachecol, Duckworth comandava o barco de um modo muito parecido com Bobby Moch. E Ran Laurie, por sua vez, remava à voga com um estilo muito similar ao de Don Hume. Ia ser interessante ver duas guarnições competindo com a mesma estratégia no lago Langer.

À medida que se aproximavam das classificatórias olímpicas e que iam se dando conta da responsabilidade, os rapazes de Ulbrickson voltavam a se mostrar tensos e inquietos. Os que mantinham diários ou escreviam cartas à família começaram a

lhes confidenciar um nervosismo equivalente ao que haviam sentido às vésperas da seletiva de Princeton. Chuck Day pedia a Al Ulbrickson injeções de confiança e havia momentos em que fumava um cigarro atrás do outro e ignorava quem tentasse dissuadi-lo.

Mas não eram os únicos. Todas as 24 guarnições alojadas em Köpenick eram compostas de rapazes fortes, saudáveis e altamente competitivos vivendo momentos decisivos em suas vidas. Apesar disso, prevalecia o espírito olímpico. Muitas amizades surgiram nas três semanas em que eles conviveram e competiram na Alemanha. Os rapazes de Washington, em particular, desenvolveram uma fácil camaradagem com a guarnição de policiais australianos, com quem compartilhavam não apenas uma linguagem mais ou menos parecida, mas também o modo tranquilo, confiante e ousado de encarar a vida. Deram-se bem, também, com os suíços, “uns demônios”, nas palavras de Johnny White, mas alegres e prestativos, que se divertiam no trajeto do ônibus entre Köpenick e Grünau cantando suas canções tirolesas em falsete.

Com a aproximação das provas, no entanto, os nervos em Grünau e Köpenick começaram a ficar à flor da pele. Os australianos não faziam o menor esforço para esconder seu desprezo pelos britânicos, que não podiam olhar para os alemães sem se lembrar da última guerra e se preocupar com a possibilidade de uma próxima. Os rapazes de Washington, por sua vez, não estavam conseguindo dormir. Quase toda noite seu sono era perturbado por alguma atividade anormal embaixo de suas janelas: camisas-pardas marchando com coturnos cravados, comboios militares – motocicletas com carros laterais, caminhões barulhentos com potentes luzes noturnas, carretas de artilharia de campo –, policiais fazendo exercícios fora de hora, cantorias de remadores alemães e até um grupo de canoístas fazendo uma festa no térreo para se consolar de sua derrota esmagadora.

Exasperados, eles decidiram fazer alguma coisa. E, com seis estudantes de engenharia no grupo, era de esperar uma solução de engenheiro: inventaram um dispositivo para despejar baldes de água fria sobre quem estivesse perturbando e recolhê-los rapidamente por meio de cordinhas. Não precisavam nem sair da cama. Naquela mesma noite a água jorrou não apenas sobre a equipe iugoslava, que fazia uma arruaça, mas também sobre os policiais alemães que tentavam contê-los. Indignados, iugoslavos e policiais invadiram o prédio, aos gritos, atraindo atletas de outras delegações para os corredores e escadas. Cada um berrava numa língua diferente quando os rapazes de Washington saíram de seus quartos com cara de sono, fazendo-se de inocentes. Quando alguém perguntou de onde viera a água, eles deram de ombros e apontaram cinicamente para o andar de cima, onde se alojavam os canadenses.

No dia seguinte à hora do almoço, outra confusão. Tornara-se uma tradição as equipes cantarem canções nacionais durante as refeições. Quando chegou a vez dos iugoslavos, eles fizeram, não se sabe com que intenção, um arremedo da canção

patriótica americana “Yankee Doodle”. Não estava claro nem se cantavam em inglês ou numa das várias línguas iugoslavas, mas os americanos conheciam a melodia. E pela maneira como os iugoslavos diziam certos versos, parecia que eles haviam descoberto a traquinagem da noite anterior e decidido insultar os Estados Unidos. Foi o suficiente para Chuck Day pular da cadeira e partir para cima deles com os punhos cerrados. Bobby Moch saiu logo atrás, para cima não do timoneiro iugoslavo, mas do maior homem da guarnição deles. Atrás de Moch veio o resto da equipe de Washington e, atrás dela, por pura diversão, toda a equipe australiana. Os alemães saíram em defesa dos iugoslavos. Cadeiras voaram. Seguiram-se insultos, provocações, mais punhos erguidos e um empurra-empurra. Uma vez mais, todo mundo gritava e ninguém se entendia. Foi necessário que a equipe holandesa entrasse em cena, com seu perfeito inglês diplomático, para apartá-los, acalmar os ânimos e fazer todo mundo voltar às suas mesas.

Mas nem tudo era preocupação e irritação entre os pupilos de Ulbrickson. Havia algo mais surgindo. Ao começarem a perceber sinais de tensão e nervosismo no grupo, eles começaram instintivamente a se aproximar uns dos outros. Antes e depois dos treinos, ficavam no píer discutindo com franqueza, olho no olho, o que cada um poderia fazer para melhorar. Sem piadas nem brincadeiras. Seriedade total, como nunca houvera antes. Todos sabiam que aquela era uma oportunidade única em suas vidas e não queriam desperdiçá-la.

Joe Rantz tinha consciência, desde o começo, de que era o elo mais fraco da corrente. Fora o último a entrar no barco, precisava se esforçar continuamente para melhorar a técnica e ainda remava de modo um tanto irregular. Mas o que ele não sabia – e que só perceberia plenamente muito mais tarde, quando ele e todos os demais já fossem homens maduros – era que todos tinham o mesmo sentimento naquele verão. Todos se consideravam afortunados por estarem no barco, todos acreditavam não estar à altura da evidente grandeza dos demais e todos temiam decepcionar o grupo. E todos estavam ferozmente determinados a não deixar que isso acontecesse.

Pouco a pouco, cada um à sua maneira, os rapazes foram se acalmando e recuperando o foco. Apoiados uns nos outros, discutiam no píer o plano de corrida com a serenidade e a segurança de quem sai da infância para a idade adulta. Às vezes citavam Pocock. Roger e Joe caminhavam entre as pedras às margens do lago Langer para abrir suas mentes. Johnny White pensava nas classificatórias deitado sem camisa no gramado em frente à Haus West, na esperança de pegar um bronzeado que fizesse jus ao seu sorriso de comercial de creme dental. Shorty Hunt escrevia longas cartas à família para extravasar a ansiedade sobre folhas de papel. E foi assim que o barco voltou à vida. Remando duas vezes por dia, os rapazes começaram a reencontrar a sincronia até então apenas latente em seus corpos. Tudo pareceu entrar nos eixos, uma vez que o indispensável Don Hume estava à voga. O

retorno de Hume dissipou toda a indefinição, toda a incerteza e toda a descoordenação causadas por sua ausência. George Pocock viu logo a diferença. Eles estavam de volta. Tudo o que precisavam agora, disse Pocock em 10 de agosto, era de um pouco de competição. No dia seguinte, um repórter britânico que os assistiu advertiu seus leitores de que a guarnição americana era um adversário à altura dos rapazes do Leander Club: “O oito da Universidade de Washington é o que há de melhor aqui, uma guarnição difícil de ser batida.”

As regras dos Jogos Olímpicos de 1936 garantiam a cada uma das 14 guarnições de oito com timoneiro duas chances de se classificarem para a disputa de medalhas em 14 de agosto. Os vencedores das preliminares do dia 12 estariam automaticamente classificados para a final e ganhariam um precioso dia de folga. Os demais teriam que buscar a classificação nas provas de repescagem de 13 de agosto. Os rapazes de Washington tinham como adversários em sua série classificatória a França, o Japão, a Tchecoslováquia e – sua maior preocupação – a Grã-Bretanha.



Vista das tribunas de Grünau

Com o desempenho da guarnição à altura das expectativas, Ulbrickson fez o que sempre fazia antes das grandes corridas: treinos leves e muito descanso até a primeira prova. Em 11 de agosto foram todos para as arquibancadas de Grünau assistir às classificatórias das demais categorias. Só as do “oito com” seriam

disputadas no dia seguinte. A equipe americana de remo chegara a Berlim com grandes esperanças e cercada de muita expectativa. “Especialistas e críticos foram unânimes em prever que os Estados Unidos ganharão muitas medalhas”, proclamara corajosamente um jornalista esportivo em 28 de julho, sob a confiante chamada “Especialistas acreditam que os EUA farão a festa no remo”. George Pocock não tinha tanta certeza. Ele examinara os barcos das demais guarnições americanas e os achara velhos, pesados, ordinários e malconservados.

Nas seis provas daquele dia, os Estados Unidos chegaram em penúltimo lugar em três e em último nas outras três. Para alegria do público nas arquibancadas, a Alemanha ficou em primeiro nas seis baterias. “Péssimo desempenho”, escreveu Chuck Day naquela noite. “A competição de remo começou hoje, mas os Estados Unidos não apareceram”, disse Roger Morris. “Acho que vencer é tarefa nossa”, disse Johnny White.

No dia seguinte, 12 de agosto, o das classificatórias do “oito com”, Don Hume estava 6 quilos abaixo do seu peso normal, os 78 com que remara em Poughkeepsie. Seu 1,88 metro de altura estava reduzido a pele e ossos. Tinha o peito ainda congestionado e uma febre baixa intermitente. Mas insistiu que estava pronto para remar. Ulbrickson o segurou na cama o máximo que pôde. Até que, no fim da tarde, o meteu no ônibus com o resto do grupo para ir disputar a regata.

As condições para o remo eram quase ideais, com céu parcialmente nublado e temperaturas pouco acima dos 20°C. Uma brisa leve enrugava a superfície cinza-ardósia do lago Langer. Vento, só o que provinha da popa dos barcos. Os rapazes disputariam a primeira classificatória, às 17h15, na raia um, a mais protegida do percurso – o que não fazia diferença em águas calmas.

Quando os rapazes chegaram a Grünau, uma alegre multidão de torcedores unidos de binóculos e câmeras já fazia fila nas bilheterias do estádio. A caminho dos vestiários, eles puderam ver os portadores dos bilhetes mais caros dirigindo-se à tribuna coberta no lado mais próximo às raias, ao passo que os demais atravessavam um pontão até as arquibancadas de madeira do outro lado, cuja estrutura também era usada para suportar as bandeiras nacionais dos países participantes das provas. Uma bandeira olímpica tremulava preguiçosamente num mastro à frente da Haus West.

Dois mil metros rio acima, junto à linha de largada, fora construído um passadiço de 100 metros para dentro do lago onde ficavam os fiscais – jovens uniformizados – encarregados de segurar a popa dos barcos à espera da ordem de largada. Bem atrás do passadiço, e estranhamente fora da vista dos timoneiros, o juiz de largada ocupava uma plataforma construída sobre a superestrutura de uma chata. Centenas de jornalistas internacionais com blocos de anotações e câmeras lotavam a margem oposta. Perto deles, uma frota de automóveis ficava preparada para levá-los rapidamente à linha de chegada, de modo que pudessem testemunhar

tanto o início quanto o fim de cada prova. Num barco colocado atrás da linha iam um transmissor de rádio e um locutor cuja missão era narrar a prova, remada a remada, para que espectadores e repórteres colocados junto à linha de chegada pudessem acompanhar, pelos alto-falantes, o progresso dos barcos antes que entrassem em seu campo de visão.



Aguardando para irem atrás do ouro

Havia umas 25 mil pessoas no estádio no momento em que Joe e os rapazes saíram para a linha de largada, pouco antes das 17h15. Eles posicionaram o *Husky Clipper* na raia um, com a popa junto ao passadiço, e aguardaram. Ao seu lado, na raia dois, a guarnição britânica de Ran Laurie e Noel Duckworth fez o mesmo. Duckworth fez um aceno de cabeça para Bobby Moch, que retribuiu o gesto.

A largada foi dada precisamente às 17h15. Uma vez mais, os americanos começaram mal. Tal como em Princeton, alguém no meio do barco “espanou” na primeira ou segunda remada. Os japoneses, na raia quatro, tomaram rapidamente a liderança da prova golpeando a água com seus remos e puxadas curtas ao ritmo de umas 50 remadas por minuto. Noel Duckworth e Ran Laurie saíram forte no barco britânico, mas logo reduziram para se estabelecer em segundo, atrás dos

japoneses, seguidos de Tchecoslováquia, França e Estados Unidos, em último, remando à voga de 38.

Moch e Hume mantiveram a cadência até ultrapassar os tchecoslovacos, na marca dos 300 metros, e aliviaram em seguida para 34. Os japoneses, ainda remando como que possuídos pelo demônio, aumentaram a vantagem sobre os britânicos para um barco. Mas nem Moch nem Duckworth estavam pensando nos japoneses. Estavam preocupados um com o outro. Nos 700 metros seguintes, os barcos mantiveram suas posições relativas. Ao se aproximarem de metade da prova, porém, de forma repentina e previsível os exaustos japoneses começaram a esmorecer e foram ficando para trás, junto com os tchecos. O mesmo aconteceu com os franceses. Restaram os americanos e os britânicos, exatamente onde esperavam estar, sozinhos à frente do pelotão, com as arquibancadas e as garagens de barco começando a entrar no seu campo de visão. Agora seria um jogo de gato e rato.

Moch pediu a Hume um pouco mais de voga para ver o que iria acontecer. Subindo a 36, os americanos chegaram a meio barco de distância dos britânicos. Duckworth olhou por cima do ombro e pediu a Laurie que fosse a 38. O avanço americano cessou. Os britânicos seguiam na frente, e ambas as equipes já ouviam o bramido da multidão. No entanto, nenhum dos dois timoneiros se decidira ainda a soltar o freio, mesmo com as arquibancadas e a grande placa preto e branca da linha de chegada – “Ziel” – já à vista. Enquanto os britânicos faziam puxadas lentas e largas, quase se deitando no barco ao fim de cada remada, os americanos preferiam remadas mais curtas, com muito menos tempo de recuperação.

Faltando 250 metros para o fim, Moch gritou: “Agora, pessoal. Agora! Quero 10!” Os rapazes puxaram com vontade e a bandeira americana na proa do *Husky Clipper* passou por Duckworth chegando à metade do barco britânico. Duckworth e Laurie subiram a 40 por minuto. Por um momento, as posições se estabilizaram, as pás brancas do barco americano brilhando velozmente junto às pás vermelhas dos britânicos. Então Bobby Moch comandou um novo aumento da cadência e o *Clipper* voltou a avançar.

No barco britânico, Ran Laurie remava com fúria. Ainda tinha bastante energia e queria fazer mais. O seu remo, no entanto, como o de todos os vogas britânicos daquela época, tinha uma pá mais curta e estreita do que as do restante da guarnição – por causa da concepção de que a tarefa do voga era ditar o ritmo, não impelir o barco. Com uma pá menor, ele evitava perder o ritmo por efeito do cansaço. Por outro lado, não podia usar todo o seu potencial na água. Perigava terminar a corrida mais importante da sua vida sem sequer chegar perto de se exaurir – a última coisa que passa pela cabeça de qualquer remador.

Faltando 150 metros, o barco britânico ainda liderava. Mas os americanos haviam entrado em sincronia e iriam se manter assim. Com a força de sempre, cortavam agora a água à voga de quase 40 remadas por minuto, imensas, num movimento pendular tão perfeito que era como se fizessem parte do próprio barco.

Todos os músculos, tendões e ligamentos de seus corpos ardiam em brasa, mas eles remavam além da dor, em perfeita e impecável harmonia. Nada iria detê-los. As 20 últimas remadas, em especial as incríveis 12 finais, os levaram à frente dos britânicos de modo categórico e inequívoco. Nas arquibancadas, os cerca de 25 mil espectadores – boa parte deles americanos – aplaudiam de pé quando o barco dos Estados Unidos cruzou a linha de chegada, 6 metros à frente do britânico. Um instante depois, Don Hume tombou sobre o seu remo.

Moch passou um minuto espirrando água no rosto de Hume até ele se endireitar no assento e ajudar a levar o barco para o cais. Lá, uma excelente notícia os aguardava: seu tempo – 6m00s8 – era o novo recorde do percurso. Melhor ainda, era o novo recorde olímpico e mundial, superando os 6m03s2 da Califórnia em 1928. Ulbrickson, ao chegar ao flutuante, agachou-se ao lado do barco e, com um sorriso enigmático, disse em voz baixa: “Belo trabalho, rapazes.”

Joe nunca ouviu seu treinador falar naquele tom de voz. Era mais do que respeitoso. Beirava a deferência.

Naquela noite, à hora do jantar, os rapazes entraram exultantes no refeitório da academia de polícia. Os britânicos precisariam vencer uma das provas de respescagem para estar entre os seis concorrentes à medalha de ouro. Eles, ao contrário, teriam um dia inteiro de folga. Al Ulbrickson, no entanto, não demonstrava nenhuma alegria. Profundamente preocupado com Hume, mandou-o de volta para a cama logo depois do jantar. O garoto parecia um morto-vivo. Seu mal era obviamente mais grave do que um mero resfriado – uma infecção nos brônquios ou uma pneumonia. O fato era que Ulbrickson precisava decidir quem ocuparia a posição de voga na disputa da medalha de ouro dali a 48 horas.

No dia seguinte, após o almoço, os rapazes saíram pela cidade. Brincaram uns com o outros, olharam vitrines, tiraram fotos com suas câmeras novas, compraram uma ou outra lembrança e exploraram recantos ainda não visitados de Köpenick. Como a maioria dos americanos de visita a Berlim naquele verão, eles acharam a nova Alemanha um país bastante agradável: limpo, habitado por gente amistosa ao extremo, muito organizado e eficiente e cheio de garotas bonitas. Köpenick era encantadoramente pitoresca, e a arborizada Grönuau, muito verde e bucólica – ambas tão agradáveis e pacíficas quanto qualquer lugar do estado de Washington.

Havia, porém, uma Alemanha invisível aos rapazes, oculta pela propaganda e pelo tempo. Para além da remoção dos avisos antissemitas – “*Für Juden verboten*”, “*Juden sind hier unerwünscht*” –, da prisão e do isolamento dos ciganos e da retirada de circulação do pérfido jornal *Stürmer*, em Köpenick se ocultavam segredos muito maiores e mais sinistros.

Eles ignoravam que as águas do rio Spree e do lago Langer estavam manchadas de sangue desde junho de 1933, quando a SA capturou centenas de judeus, social-democratas e católicos em Köpenick, torturou 91 deles até a morte – surrando-os até

seus rins se romperem e derramando alcatrão quente em suas feridas – e jogou seus corpos mutilados nos plácidos canais da cidade. Eles não sabiam do campo de concentração de Sachsenhausen, em construção naquele mesmo verão ao norte de Berlim, onde em pouco tempo mais de 200 mil judeus, homossexuais, testemunhas de Jeová, ciganos, prisioneiros de guerra soviéticos, civis poloneses e universitários tchecos seriam mantidos prisioneiros e dezenas de milhares morreriam.

Eles não podiam ver muitas outras coisas por estarem um pouco à frente de seu horizonte temporal. Na imensa fábrica de tijolos amarelados da AEG Kabelwerk, nos arredores da cidade, milhares de trabalhadores escravos labutariam 12 horas por dia na fabricação de cabos elétricos, morando em alojamentos miseráveis até morrerem de tifo ou desnutrição. A linda sinagoga da rua Freiheit (Liberdade), número 8, seria saqueada e incendiada por bandos nazistas na noite de 9 de novembro de 1938, a Noite dos Cristais, ou Kristallnacht.

Se eles tivessem entrado na confecção dos Hirschhahn, teriam visto Richard e sua esposa, Hedwig, trabalhando nas máquinas de costura dos fundos da loja enquanto suas filhas – Eva, de 18 anos, e Ruth, de 9 –, atendiam os clientes. Os Hirschhahn eram judeus, membros da congregação da rua Freiheit e estavam profundamente preocupados com o rumo dos acontecimentos na Alemanha. Richard, porém, por ter lutado e sido ferido na Primeira Guerra Mundial, acreditava que ele e sua família estariam, no fim das contas, livres de todo mal. “Dei meu sangue pela Alemanha. Ela não vai me decepcionar”, costumava dizer a sua esposa e suas filhas. Ainda assim, depois de uma viagem de Hedwig a Wisconsin, nos Estados Unidos, os Hirschhahn começaram a pensar em se mudar para lá. Naquela semana, aliás, estavam hospedando amigos americanos que tinham ido assistir às Olimpíadas.

Se tivessem visitado a loja, os rapazes teriam visto a família inteira, mas não testemunhariam a noite em que os homens da SS foram buscar Ruth, a filha menor. Ruth morreria primeiro porque tinha asma e era frágil demais para trabalhar. Sua família seria deixada em Köpenick para trabalhar em regime de escravidão – Eva numa fábrica de munições da Siemens, seus pais numa fábrica de uniformes militares alemães – até março de 1943, quando a SS foi buscá-los também. Richard e Hedwig foram embarcados num trem com destino a Auschwitz. Eva conseguiu escapar e se esconder em Berlim até o fim da guerra. Foi a única sobrevivente de sua família. Uma milagrosa exceção.

Assim como os Hirschhahn, muitas das pessoas que os rapazes viram naquela tarde em Köpenick estavam condenadas – balconistas que os atenderam nas lojas, idosas passeando pelos jardins do castelo, mães empurrando seus carrinhos de bebês, crianças berrando de felicidade nos parquinhos, velhos passeando com seus cachorros –, todas, amadas e amorosas, destinadas a vagões de gado e à morte.

À noite os rapazes foram a Grönuau assistir às provas de repescagem para saber quem se juntaria a eles, aos húngaros e aos suíços na disputa pelas medalhas.

Surpreendentemente, nem os alemães nem os italianos – os que mais preocupavam Ulbrickson, fora os britânicos – haviam vencido suas séries classificatórias. Agora, porém, remando sob céu nublado, os alemães bateram com facilidade os tchecos e os australianos. Os italianos, por sua vez, esmagaram os frenéticos japoneses, os iugoslavos e os brasileiros. Ambos pareceram desacelerar no final, para poupar energia, obtendo tempos suficientes apenas para se classificar. Os britânicos, por sua vez, às voltas com os canadenses e os franceses, tiveram que fazer o melhor tempo do dia para vencer sua série. Mas venceram.

Al Ulbrickson sabia agora quais guarnições iria enfrentar na disputa da medalha de ouro: Itália, Alemanha, Grã-Bretanha, Hungria e Suíça. Qual não foi, porém, a sua surpresa ao ser informado da distribuição das raias. O Comitê Olímpico Alemão, dirigido por Heinrich Pauli, presidente da Comissão de Remo da Associação de Educação Física do Reich, e a Federação Internacional de Remo, dirigida pelo ítalo-suíço Rico Fioroni, haviam aplicado regras nunca usadas em Jogos Olímpicos anteriores. Ulbrickson não entendeu a fórmula e até hoje não está claro como ela funcionava; não se sabe nem se havia, de fato, uma fórmula. Certo é que o resultado foi o contrário da prática usual de atribuir as melhores raias aos competidores classificados com os melhores tempos. Ora, como todos em Grūnau já estavam cientes, as melhores raias eram a um, a dois e a três, mais próximas à margem do lago, e as piores, a cinco e a seis, na parte aberta. Ulbrickson ficou furioso ao ver a distribuição oficial: raia um, Alemanha; raia dois, Itália; raia três, Suíça; raia quatro, Hungria; raia cinco, Grã-Bretanha; raia seis, Estados Unidos. Era quase exatamente o inverso do que se podia esperar com base nos tempos de classificação. Punia os barcos mais técnicos e rápidos e premiava os mais lentos. Dava as raias protegidas ao país anfitrião e seu maior aliado e as desprotegidas aos seus potenciais inimigos. Um critério profundamente suspeito, que colocava Ulbrickson diante do que mais temia desde o momento em que conheceu o percurso de Grūnau. Se houvesse vento de proa ou lateral no dia seguinte, seus rapazes seriam obrigados a remar o equivalente a dois barcos de vantagem para conseguir apenas empelhar com seus adversários.

Uma chuva fria e constante caía sobre Grūnau na manhã seguinte, com fortes rajadas de vento na raia olímpica. E já não havia alegria na academia de polícia de Köpenick. Ulbrickson decidira que Don Hume, ainda de cama e com um novo pico de febre, não estava em condições de remar. Don Coy seria o voga da guarnição. Assim que todos se levantaram ele comunicou sua decisão a Hume e aos outros rapazes.

O bife com ovos mexidos do café da manhã foi comido em total silêncio. Ninguém olhava para nada nem para ninguém. Era inconcebível não estarem todos juntos no barco justamente na prova pela qual haviam trabalhado o ano inteiro – aliás, para a maioria deles, três longos anos. Quanto mais falavam no assunto,

maior era a convicção de que aquilo não podia acontecer. Hume tinha que estar lá, de um jeito ou de outro. Eles não eram nove homens num barco – eram um time. Levantaram-se, então, todos ao mesmo tempo e foram falar com Ulbrickson. Stub McMillin, agora capitão e porta-voz da equipe, deu um passo à frente, pigarreou e expôs o ponto de vista do grupo: Hume era absolutamente vital ao ritmo do barco; ninguém sabia responder de forma tão rápida e equilibrada aos ajustes constantes que a guarnição era obrigada a fazer nas provas competitivas. Depois, foi a vez de Bobby Moch: Hume era o único capaz de adivinhar o que ele estava pensando só de olhá-lo nos olhos; precisava ter Hume à sua frente. Joe disse: “Treinador, se o senhor colocar Hume no barco, nós levaremos o garoto à linha de chegada. Amarre-o, se for preciso. Nem que seja só para ele estar junto conosco.”

Ulbrickson mandou que eles subissem e pegassem o equipamento porque o ônibus do exército alemão já estava à espera para levá-los a Grünau. E depois de alguns longos instantes, gritou-lhes, da escada. “E tragam Hume com vocês!”

Ainda chovia em Grünau no começo da tarde. Nuvens baixas cobriam as colinas de Müggelberg, acima da raia olímpica, e uma neblina filtrava-se pelos bosques até bem perto da água. A superfície do lago estava encrespada pelo vento. Todo o cenário era escuro e sombrio.

Mesmo assim, dezenas de milhares de espectadores, a maioria composta por alemães, afluíram ao estádio protegidos por guarda-chuvas, capas e chapéus. Todos muito animados, apesar do mau tempo. Na década de 1930, o remo era a segunda modalidade mais popular das Olimpíadas – depois do atletismo –, e nas provas classificatórias a Alemanha se mostrara altamente competitiva, se não favorita, para a conquista das medalhas. Enquanto uma multidão de torcedores cruzava a ponte flutuante e começava a lotar as arquibancadas de madeira no lado oposto às tribunas, milhares de outros se acotovelavam, debaixo de chuva, nos espaços gramados à beira do lago. Os mais afortunados, cerca de 3 mil, se acomodaram na tribuna coberta, bem em frente à linha de chegada. No momento da largada da primeira prova, havia mais de 75 mil espectadores no local, o maior público já reunido para assistir a uma prova olímpica de remo.



Torcedores alemães aguardando na chuva

Os cinegrafistas de Leni Riefenstahl andavam de um lado para outro mandando os espectadores saírem da frente das câmeras e cuidando de manter o equipamento a salvo da chuva. Na sofisticada sala de imprensa da Haus West, centenas de jornalistas de todo o mundo testavam seus teletipos e equipamentos de rádio de ondas médias e curtas. Bill Slater, comentarista da NBC, dava início à transmissão das provas para Nova York. Os juízes olímpicos testavam os aparelhos de cronometragem eletrônica na linha de chegada. O barco transmissor de ondas curtas tomava posição atrás da linha de largada. Nas garagens de barco ao longo do lago Langer, os remadores guardavam suas roupas nos armários e começavam a vestir os uniformes nacionais. Alguns recorriam a massagens para aliviar a tensão nos músculos das costas e dos ombros. Numa mesa de massagem que encontraram disponível, os americanos deitaram Don Hume todo embrulhado em agasalhos para mantê-lo seco, aquecido e o mais descansado possível. Enquanto isso, George Pocock aplicava uma camada de óleo de baleia ao fundo do casco do *Husky Clipper*.

Às 14h30, enquanto os rapazes se preparavam na garagem, foi dada a largada para a primeira final do dia – o quatro com timoneiro. Os suíços saíram na frente, mas foram rapidamente ultrapassados pelos alemães. Pelo bramido da multidão a entoar “*Deutschland! Deutschland! Deutschland!*”, os rapazes perceberam a aproximação do fim da prova, com os alemães à frente. De fato, eles venceram com oito segundos de vantagem sobre os suíços. Logo se ouviram as primeiras notas de

“Deutschlandlied”, cantado por dezenas de milhares de vozes, seguido de um rugido ainda mais profundo e gutural a repetir “*Sieg Heil! Sieg Heil! Sieg Heil!*”.

Adolf Hitler chegara ao estádio de remo com uma grande comitiva de autoridades nazistas. Trajando uniforme escuro e capa de chuva, cumprimentou o presidente italo-suíço da Federação Internacional, Rico Fioroni, com um longo aperto de mão entre risos e comentários recíprocos. Em seguida, subiu para a grande varanda da Haus West e, com a mão direita erguida, ocupou seu lugar de honra diante da multidão e do percurso da regata. À medida que os membros da comitiva iam ocupando seus lugares ao lado do Führer, a multidão e a imprensa internacional se davam conta de que ele viera acompanhado do alto escalão da hierarquia nazista, com Joseph Goebbels à sua direita. A multidão continuou a entoar “*Sieg Heil!*”, até que, finalmente, Hitler baixou o braço e as provas recomeçaram.

Os espectadores tiveram muitas outras oportunidades de fazer barulho. Naquela tarde, os remadores alemães deram um banho em seus adversários conquistando o ouro nas cinco primeiras provas. Ao final de cada uma, a bandeira nazista era hasteada em frente à Haus West enquanto a multidão cantava, cada vez mais alto, “Deutschland Über Alles”. Na varanda, Goebbels, de capa de chuva clara e chapéu, aplaudia de um modo teatral, quase burlesco, cada barco alemão que cruzava a linha. A cada vitória, Göring, de uniforme escuro e capa, dava um tapa no joelho e sorria para o Führer. Este, de binóculo, apenas assentia com a cabeça, satisfeito. Por volta das 17h30 a chuva diminuiu, o céu clareou e a multidão se agitava com a perspectiva de a Alemanha – apesar das previsões em contrário – vencer todas as provas do dia.

Na sexta prova, o *double skiff*, os alemães lideraram até os 250 metros finais, quando os britânicos Jack Beresford e Dick Southwood iniciaram uma bela arrancada para vencer com quase seis segundos de vantagem. Pela primeira vez naquele dia um estranho silêncio caiu sobre o estádio de remo de Grünau. Na garagem, onde fazia a regulagem final do equipamento do *Husky Clipper*, George Pocock se deu conta subitamente de que, atendendo a um velho hábito, interrompera por um momento sua atividade e aprumara o corpo para ouvir “God Save the King”.

Com a aproximação da última prova do dia, o oito com timoneiro, a multidão voltou a se entusiasmar. O oito era, em todos os países, a mais prestigiosa das provas do remo, aquela que melhor simbolizava o esforço coletivo de seus jovens em prol de um objetivo comum – sua máxima demonstração de força, beleza e ousadia na água.

Pouco antes das 18 horas, Don Hume se levantou da mesa de massagem onde estivera descansando e se juntou aos rapazes para pôr o *Husky Clipper* sobre os ombros e levá-lo para a água. Os alemães e italianos já estavam em seus barcos, estes de uniformes de seda azul-clara e bandanas brancas anarquicamente amarradas à cabeça ao estilo dos piratas, aqueles de camisetas e calções

imaculadamente brancos com os símbolos da águia negra e da suástica. Os americanos vestiam calções de corrida descombinados e casacos de moletom surrados: não quiseram sujar os uniformes novos.

Enquanto um oficial da marinha alemã, em pé na proa de uma lancha próxima à margem do lago, estendia o braço direito em saudação ao Führer, Bobby Moch colocava o chapéu da sorte de Tom Bolles embaixo de seu assento na popa do barco. Os rapazes, por sua vez, ocuparam seus lugares e se ajustaram aos finca-pés. Então empurraram o barco para longe do flutuante e começaram a remar para a linha de largada. Al Ulbrickson, George Pocock e Royal Brougham, de binóculos em punho, subiram à varanda de uma das garagens próximas à linha de chegada com expressões carregadas. Por melhores que fossem seus pupilos, os três homens sabiam que suas chances de levar o ouro – remando na raia seis e com Don Hume mais parecendo um morto-vivo – eram quase nulas.

Era o início da manhã em Seattle. Fazia dias que as lojas de departamento, as lojas de eletrodomésticos, a loja de pianos Sherman Clay e até a joalheria Weisfield & Goldberg vinham fazendo vendas recorde dos novos rádios de gabinete Philco 61F Olympic Special. Nem o seu preço, 49,95 dólares, intimidou o povo de Seattle. O aparelho vinha com sintonizador de ondas curtas e uma antena especial de “grande alcance” para garantir uma recepção clara tanto da transmissão normal da NBC quanto das transmissões em ondas curtas, em várias línguas, direto de Berlim. Aparelhos comprados na noite anterior foram entregues e instalados nas residências de Seattle até poucos minutos antes do início da prova.

Não havia dinheiro para um rádio novo na casa agora quase concluída de Harry Rantz, no lago Washington, mas ele acreditava que o Philco que comprara em abril para a corrida da Califórnia pegaria a transmissão da NBC pela KOMO de Seattle. Levantou-se bem cedo, antes do amanhecer, fez café e ligou o aparelho para ter certeza de que estava funcionando. Joyce levantou pouco depois, acordou as crianças e agora estavam todos na cozinha tomando mingau de aveia e sorrindo meio sem jeito, tentando controlar os nervos.

Em todos os Estados Unidos, milhões de pessoas – muitas das quais mal sabiam da existência de Seattle até a regata de Poughkeepsie, outras tantas que ainda iriam trabalhar naquela manhã de sexta-feira, se porventura tivessem emprego, e outras mais que tinham de cuidar da fazenda, se ainda tivessem uma – tentavam sintonizar seus aparelhos de rádio. O feito de Jesse Owens já arrebatara grande parte da nação, deixando claro o que exatamente estava em jogo nas Olimpíadas. Os americanos queriam ver agora se aqueles impetuosos jovens do estado de Washington, nos confins do Oeste, escreveriam mais um capítulo dessa história.

Às 9h15, a KOMO de Seattle colocou no ar a voz de Bill Slater, comentarista da NBC, retransmitida de Berlim. Joyce pegou em sua bolsa um livrinho e o folheou até encontrar o delicado trevo de quatro folhas com que Joe a presenteara anos atrás.

Com todo o cuidado, colocou-o em cima do rádio, puxou uma cadeira e pôs-se a ouvir.

Durante o trajeto até a linha de largada ficaram claras as dificuldades que os rapazes enfrentariam com o clima e com a raia. Voltara a chover, mas não era esse o maior problema. Afinal, eles eram de Seattle. O obstáculo era o vento, que vinha do oeste em rajadas intermitentes de 45 graus a boreste. Na proa, Roger Morris e Chuck Day tinham dificuldade para manter o barco equilibrado. Na popa, Bobby Moch cuidava de prender os “batedores” de madeira em suas cordas enquanto movia o leme de um lado para outro para manter o barco no rumo.

Os rapazes já haviam remado inúmeras vezes com vento abundante, em Seattle e em Poughkeepsie, mas essas rajadas quase laterais iam causar problemas. Moch teria preferido um vento constante, de proa. Don Hume, à sua frente, tentava poupar energia estabelecendo uma boa cadência para os rapazes, mas sem forçar demais as próprias remadas. Seu aspecto não agradava nem um pouco a Bobby Moch.

Joe Rantz se sentia muito bem, apesar de tudo. À medida que diminuía o alarido da multidão, o mundo lá fora ia ficando calmo e silencioso. O momento das palavras se fora. Joe e os rapazes flexionavam seus corpos para a frente e para trás, lenta e suavemente, sentindo a respiração e os músculos tensionarem e relaxarem em sincronia. O barco deslizava, ágil e elegante, sem demandar esforço.

A ansiedade que revirara o estômago de Joe durante toda a manhã começava a dar lugar a uma leve sensação de serenidade. Estava agora mais determinado que nervoso. Pouco antes de sair da garagem, os rapazes haviam se reunido uma última vez e combinado que, se Don Hume tivera a coragem de disputar a prova, o grupo não iria decepioná-lo nem que o céu desabasse.

Ao se aproximarem da linha de largada, giraram o *Husky Clipper* 180 graus e o acostaram de popa no passadiço. Um jovem no que parecia ser um uniforme de escoteiro se agachou, estendeu o braço e segurou-lhe a popa. Estavam no meio do lago Langer. À sua frente, só viam a curva aberta da margem setentrional, quase um golfo. O vento, muito pior do que à frente das arquibancadas, pressionava implacavelmente a proa do barco, formando marolas a bombordo. A boreste, Roger Morris e Gordy Adam lutavam para contrabalançar a força do vento e manter a proa mais ou menos apontada para o meio da raia. Na raia vizinha, o barco britânico colocou-se em posição enquanto Noel Duckworth, acorodado na popa, ajustava seu boné de críquete bem apertado na cabeça para impedi-lo de sair voando.

Bobby Moch ajustou a posição do megafone. A cada poucos segundos ele gritava um comando para Roger e Gordy e olhava ansiosamente por cima do ombro para ver se o juiz de largada já estava em seu posto no alto da plataforma. O mesmo fazia Duckworth ao seu lado, ambos focados primordialmente em suas proas. Era fundamental que o barco largasse perfeitamente alinhado. De repente, atrás deles e

fora de sua vista, o juiz de largada saiu de seu abrigo com o braço erguido, segurando uma bandeira. Quase imediatamente, virou um pouco o corpo na direção das raias um e dois e bradou ao vento, numa única frase: "*Êtes-vous prêts? Partez!*" E deixou cair a bandeira.

Bobby Moch não ouviu a ordem nem viu a bandeira. Duckworth também não, ao que parece. Quatro barcos saltaram à frente. Por um fatídico instante, o barco britânico e o *Husky Clipper* continuaram imóveis, estacionados na linha de largada.



Nazistas em Grünau



CAPÍTULO 18

Homens bem preparados, quando esgotam sua energia normal, conseguem extrair de um misterioso reservatório uma energia ainda maior. É aí que conseguem alcançar as estrelas. Assim se fazem os campeões.

– George Yeoman Pocock

Pelo canto do olho Joe viu o barco húngaro, duas raia para dentro, saltar à frente com a remada já pela metade. Uma fração de segundo depois viu o barco britânico fazer o mesmo e gritou: “Vamos embora!” Bobby Moch comandou: “Remem!”

Os oito remos americanos atacaram a água. Levando quase uma tonelada de peso morto, o *Husky Clipper* resistiu a entrar em movimento por mais uma fração de segundo, mas saiu, afinal – com os rapazes atrasados uma remada e meia na corrida mais importante de suas vidas.

Ao se dar conta do que ocorrera, Chuck Day esmoreceu como se tivesse levado um soco no estômago. Roger Morris teve um pensamento desalentador: “Estamos ferrados. Nós e os ingleses.” Bobby Moch pensou o mesmo, mas sua tarefa era refletir, não entrar em pânico. Ele planejava ficar atrás, como sempre, mas a largada espetacularmente ruim implicava que a desvantagem de dois barcos por conta da raia era agora ainda maior. Além disso, avançar contra o vento seria uma luta titânica. Era preciso um novo impulso, e rápido. Pediu, então, a Hume que forçasse. Hume aumentou a voga para 38. Os rapazes puxaram com força e rapidez.

Alemães e italianos, nas raia um e dois, saíram na frente e assumiram depressa a liderança. Os britânicos, depois da hesitação inicial, também remaram forte para

voltar à disputa. No fim do pelotão, os americanos iam se recuperando lentamente. Na marca dos 100 metros, o locutor a bordo da estação móvel de rádio transmitiu aos alto-falantes da zona de chegada a posição dos barcos. A multidão exultou com a liderança alemã. A vantagem não era, porém, significativa a essa altura da prova. Os seis concorrentes estavam mais ou menos agrupados. Cerca de um barco e meio era a distância que separava a popa dos líderes, os alemães, da proa dos últimos colocados, os americanos. A pedido de Bobby Moch, Hume baixou a voga para 35. Era uma cadência próxima à de um sprint, mais do que Moch queria para essa etapa da prova, mas indispensável para continuarem na disputa. Ele calculou que se conseguissem se manter perto do grupo à voga de mais ou menos 35 talvez sobrasse algum combustível no tanque para a inevitável arrancada final. Os rapazes, por sua vez, começavam a se encontrar e entrar em sincronia.



O “oito” alemão

À medida, porém, que se aproximavam da parte mais larga do lago Langer, os ventos se tornavam mais fortes. Ondas brancas com espuma começaram a espirrar água na pequena bandeira americana que tremulava descontroladamente na cobertura de proa. Rajadas de vento açoitavam o barco a bombordo, dando muito trabalho a Bobby Moch com o leme. Com ventos assim, a única maneira de evitar que o barco zigzagueasse pela raia era mantê-lo um pouco virado a bombordo. A proa e a ré

ficavam levemente desalinhasdas, mas o barco andava em linha reta. O resultado, porém, era o aumento da resistência da água e do arrasto do barco e, portanto, mais trabalho para os remadores. E era terrivelmente complicado. Com leme de mais, Moch corria o risco de jogar o barco sobre a raia à sua esquerda; com leme de menos ele se afastaria do percurso da corrida.

Na marca dos 200 metros, Noel Duckworth e Ran Laurie puseram o barco britânico na disputa pela liderança ultrapassando a Alemanha e assumindo o segundo lugar atrás da Suíça. A pressão sobre os líderes era grande. Bobby Moch viu tudo, mas não mordeu a isca. Se os britânicos queriam queimar seu combustível na primeira metade da corrida, problema deles. Mas na marca dos 300 metros, Moch levou um tremendo susto. Bem à sua frente, Don Hume empalideceu de repente, com os olhos semicerrados e a boca aberta. Continuava remando, num ritmo constante, mas aparentemente não ter plena consciência do que fazia. Moch gritou: “Don! Você está bem?” Hume não respondia. Sem saber se ele estava prestes a desmaiar ou apenas numa espécie de transe, Moch decidiu deixar as coisas como estavam por enquanto, mas começou a duvidar seriamente de que ele conseguiria terminar a corrida – que dirá dar um sprint quando chegasse a hora.

Os barcos se aproximavam da marca dos 500 metros, um quarto do total da prova, com Suíça, Grã-Bretanha e Alemanha praticamente empatadas na liderança e Estados Unidos e Itália um pouco atrás. A Hungria era a última. À exceção dos britânicos, os líderes remavam protegidos pela margem sul do lago, onde a água era quase lisa. Os americanos os seguiam a um barco de distância, mas na parte mais larga do lago, sob um vento implacável que fazia espirrar água a cada remada. Uma queimação começava a pulsar em seus braços e pernas e a passear em suas costas. A distância para os líderes aumentava lentamente; na marca dos 600 metros, já era de um barco e meio. Por volta dos 800, estavam de volta à última colocação. Seus batimentos cardíacos já se aproximavam dos 160 ou 170 por minuto.



Na raia dois, abrigada do vento, a Itália avançou repentinamente sobre a Alemanha obtendo uma pequena vantagem. Quando a proa do barco italiano cruzou a marca dos 1.000 metros, um sino começou a tocar avisando aos espectadores situados na linha de chegada da aproximação dos concorrentes. Setenta e cinco mil pessoas se levantaram para ver os barcos, ainda distantes na superfície cinzenta do lago, mas avançando, como um pelotão de aranhas compridas. Na sacada da Haus West, Hitler, Goebbels e Göring empunharam seus binóculos. Na sacada da garagem ao lado, Al Ulbrickson acompanhava o *Husky Clipper* na raia mais externa, ao lado do barco britânico. Árvores e construções bloqueavam-lhe a visão das raias mais próximas e seus respectivos barcos. Do lugar onde estava, parecia até que americanos e britânicos estavam na frente, brigando pela vitória. Nesse momento, ele ouviu o locutor da prova anunciar as posições dos competidores na marca dos 1.000 metros, para delírio da multidão: Itália em primeiro, um segundo à frente da Alemanha, em segundo lugar; Suíça em terceiro, um segundo atrás da Alemanha; Hungria em quarto; Grã-Bretanha em quinto, bem atrás; Estados Unidos em último. Os rapazes de Ulbrickson estavam, agora, a quase cinco segundos dos líderes.

Bobby Moch não podia esperar mais. Curvado à frente, pediu a Hume que aumentasse a voga. “Mais voga!”, gritou na cara de Hume. “Mais voga!” Nada. “Mais voga, Don! Mais voga!”, berrou, já implorando. A cabeça de Hume ia para a frente e para trás no ritmo do barco, como se ele estivesse a ponto de cochilar. Parecia estar olhando para alguma coisa no fundo do barco. Nem contato visual com ele Moch conseguia fazer. Os rapazes seguiam nas 35, perdendo a batalha contra o vento e contra quase todos os outros barcos. Moch lutava agora contra o pânico.

Na marca dos 1.100 metros, a Alemanha retomou a liderança. A multidão, já bem visível, rugiu novamente e começou a entoar: “*Deutsch-land! Deutsch-land! Deutsch-land!*” no ritmo das remadas de seus atletas. Hitler, da sacada, olhava por debaixo da aba do chapéu e balançava o corpo na cadência do refrão. Al Ulbrickson conseguiu ver, enfim, os barcos da Alemanha e da Itália nas raias contíguas à margem do lago, claramente à frente dos demais. Seu foco, no entanto, era o barco americano do outro lado do percurso. Tentava ler a mente de Bobby Moch. Parecia uma reedição de Poughkeepsie, mas não saberia dizer se isso era bom ou ruim.

Na sala de estar de Harry Rantz, em Seattle, o silêncio era total. Era difícil saber a exata situação em Berlim, mas os tempos parciais anunciados foram alarmantes.

No barco, Joe não tinha uma ideia clara da situação, a não ser a vaga consciência de não ter visto nenhum barco ficar para trás. Só via a flotilha de lanchas a motor que transportavam as autoridades olímpicas e os cinegrafistas de Leni Riefenstahl. Remando forte o tempo todo, contra o vento, a sensação era a de que

seus braços e pernas estavam cimentados. Não fora possível conservar nenhuma energia. Era muito cedo para o sprint, mas começava a se perguntar o que aconteceria quando Moch o comandasse. Quanta energia lhe restava? Quanta energia restava à guarnição? Tudo o que podia fazer era confiar no julgamento de Moch.

Dois assentos à frente de Joe, Bobby Moch tentava desesperadamente achar uma solução. A marca dos 1.200 metros se aproximava e Hume ainda não respondia. A situação era crítica. A única coisa que lhe passou pela cabeça foi usar Joe como voga. Um movimento arriscado – nunca visto, na verdade –, capaz de confundir toda a guarnição e levar o caos ao ritmo do barco, mas que a essa altura era sua única opção. Moch perdera a capacidade de regular o ritmo e, com isso, a derrota seria inevitável. Se conseguisse que Joe o ditasse, Hume talvez sentisse a mudança e o acompanhasse. Algo precisava ser feito e esse era o momento.

Quando Moch inclinou-se à frente para dizer a Joe que desse a cadência e aumentasse a voga, Don Hume ergueu a cabeça de repente, arregalou os olhos e, de boca fechada, olhou Bobby Moch bem nos olhos. Surpreso, Moch o encarou e berrou: “Acelere! Acelere!” Hume acelerou e Moch gritou novamente: “Um barco atrás – 600 metros!”

Os rapazes caíram sobre os remos, aumentando a voga para 36 e logo depois para 37. No momento em que o pelotão passou pelos 1.500 metros, o *Husky Clipper* já subira do quinto para o terceiro lugar. Na sacada da garagem, Al Ulbrickson sentiu um sopro de esperança ao ver a aceleração do barco, mas o ímpeto pareceu se esgotar com os rapazes ainda longe dos líderes.

A 500 metros do fim, os americanos, na raia seis, ainda estavam quase um barco atrás dos alemães e dos italianos, respectivamente nas raias um e dois. Os suíços e os húngaros já haviam dado adeus. Os britânicos, na cinco, tentavam voltar à disputa, mas Ran Laurie, com a pá mais estreita, tinha dificuldade mais uma vez de usar toda a potência de seus músculos para vencer o vento e as marolas. Moch pediu a Hume que aumentasse a voga um ponto mais. Na raia oposta, Wilhelm Mahlow, o timoneiro alemão, pediu ao seu voga Gerd Völs que aumentasse também. Cesare Milani, o timoneiro da Itália, de 30 anos, pediu a Enrico Garzelli que fizesse o mesmo. O barco italiano pôs-se alguns centímetros à frente do pelotão.

Ao se aproximar da linha de chegada, o *Husky Clipper* entrou, finalmente, na parte mais estreita do lago Langer, protegida do vento, de ambos os lados, pelas árvores e construções. Agora o jogo ia começar de verdade. Bobby Moch realinhou o leme com o casco e o *Clipper* voltou a deslizar livremente. A 350 metros do fim, com as raias igualadas e Don Hume de volta ao mundo dos vivos, os rapazes aceleraram para chegar pouco a pouco nos líderes, assento por assento. A 300 metros, o barco americano estava mais ou menos emparelhado com o alemão e o italiano. A 200, sua vantagem já era de um terço. Uma onda de apreensão percorreu a multidão.

Bobby Moch olhou para o enorme “Ziel” em preto e branco, que sinalizava a

linha de chegada, e começou a calcular o que exatamente precisava extrair dos rapazes para garantir que chegassem à frente dos barcos à sua esquerda. Era hora de mentir. “Só 20 remadas!...”, berrou, e iniciou a contagem regressiva, “... 19, 18, 17, 16, 15, 20, 19...”. Cada vez que chegava a 15, retornava a 20.

Como que inebriados pela crença de estarem a ponto de cruzar a linha de chegada, os rapazes se jogavam de corpo inteiro em cada puxada, remando vigorosamente sem qualquer falha e com incrível elegância. Seus remos se dobravam como arcos, as pás entrando e saindo com precisão da água em movimentos suaves e altamente eficientes, o casco untado de óleo de baleia deslizando quase sem resistência e a proa de cedro fendendo a água escura – barco e homens, fundidos, avançando a toda velocidade, como uma coisa viva.

Então, foi o caos. Em pleno sprint, a um ritmo que beirava as 40 remadas por minuto, eles irromperam sobre uma muralha sonora debaixo das enormes arquibancadas do lado norte do estádio. A não mais de 3 metros, milhares de torcedores gritavam em uníssono: “*Deutsch-land! Deutsch-land! Deutsch-land!*” A ovação reverberava de uma margem a outra do percurso e abafava totalmente a voz de Bobby Moch. Nem Don Hume, sentado meio metro à sua frente, conseguia ouvir o que Moch gritava agora. O barulho os agredia e desnorteava. Do lado oposto, os italianos iniciaram um novo ataque, assim como os alemães, ambos agora a mais de 40 por minuto, tentando emparelhar com os americanos. Ao perceber isso, Bobby Moch berrou na cara de Hume: “Acelere! Acelere! Dê tudo o que você tem!”

Ninguém o ouvia. Sem saber direito o que se passava, mas extremamente perturbado por tudo aquilo, Stub McMillin soltou um palavrão. Joe tampouco sabia, a não ser que a dor era a mais intensa que jamais sentira dentro de um barco – como se a cada remada lâminas incandescentes dilacerassem seus braços, pernas e costas e a cada inspiração desesperada o ar lhe queimasse os pulmões. Olhos fixos na nuca de Hume, ele só pensava na necessidade simples e cruel de dar a remada seguinte.

Na sacada da Haus West, Hitler pôs o binóculo de lado. Continuava a se balançar ao coró da multidão, esfregando o joelho direito toda vez que se inclinava à frente. Goebbels aplaudia freneticamente com as mãos sobre a cabeça e Göring batia nas costas de Werner von Blomberg. Na sacada da garagem, Al Ulbrickson apenas olhava, impassível, com um cigarro na boca. Achava que a qualquer momento Don Hume iria desabar sobre o remo.

Em Seattle, a KOMO reverberava a voz de Bill Slater, o locutor da NBC. Mesmo sem entender nada, Harry, Joyce e as crianças haviam se levantado na crença de que os rapazes estavam na frente.

Ao constatar, à sua esquerda, o avanço de alemães e italianos, Moch calculou que era preciso dar ainda um pouco mais – mesmo sabendo que já haviam dado tudo o que tinham. Podia vê-lo em suas expressões – no rosto contorcido Joe e nos olhos arregalados e atônitos de Don Hume, fixos num vazio insondável. Desesperado,

pegou suas cordinhas e começou a dar com os tocos nas placas de madeira em ambos os lados do costado. Os rapazes não podiam ouvi-lo, mas com certeza sentiriam as vibrações.

Eles não apenas sentiram como entenderam de imediato que era um sinal para fazer o impossível – aumentar a voga. Em algum lugar bem lá no fundo, cada um foi pegar um restinho de força e de vontade cuja existência até então ignoravam. Seus corações foram a 200 batimentos por minuto. A exaustão era completa, muito além do que seus corpos pareciam poder suportar. E o menor deslize significaria um remo enforcado e o desastre. Mas as pás brancas de seus remos continuavam a cintilar, sincronizadas, na penumbra das arquibancadas erguidas sobre o espelho-d'água. Lá em cima, o público delirava de emoção.

A disputa agora era palmo a palmo. Na sacada da garagem, Al Ulbrickson partiu o cigarro com os dentes, cuspiu-o, subiu numa cadeira e começou a urrar para Moch: “Agora! Agora! Agora!”

Enquanto isso, no alto-falante, uma voz histérica gritava: “*Italien! Deutschland! Italien! Achh... Amerika! Italien!*” Os três barcos se aproximavam da linha de chegada alternando-se na liderança. Moch batia no casco o mais forte e rápido que podia, como uma metralhadora disparando da popa do barco. Hume aumentou o ritmo até chegar aos 45 por minuto. Eles nunca haviam remado em voga tão alta – aliás, nem sabiam que era possível. Ela os levou um pouco à frente, mas os italianos voltaram a se aproximar, com os alemães bem ao seu lado. O coro “*Deutsch-land! Deutsch-land! Deutsch-land!*” reverberava em seus ouvidos. Na popa do *Clipper*, curvado para a frente com uma perna para cada lado, Bobby Moch batia no casco berrando palavras que ninguém conseguia escutar. Até que, com uma poderosa remada final, os rapazes jogaram o barco contra a linha. No intervalo de um segundo cruzaram alemães, italianos e americanos.

Na sacada das autoridades, Hitler ergueu o punho cerrado. Goebbels deu pulos de satisfação. Göring se curvou e bateu no joelho, com um sorriso maníaco no rosto.

No barco americano, Don Hume abaixou a cabeça como em oração. No alemão, Gerd Völs caiu para trás no colo do remador número sete, Herbert Schmidt, de punho erguido em sinal de triunfo. No italiano, um dos homens se curvou para a frente e vomitou no lago. Nas arquibancadas a multidão continuava a entoar: “*Deutsch-land! Deutsch-land! Deutsch-land!*”

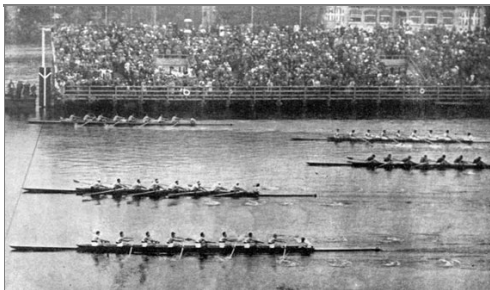
Mas ninguém sabia quem havia vencido.

O barco americano deslizou lago abaixo, para um mundo silencioso além das arquibancadas, com os rapazes debruçados sobre os remos, ofegantes, rostos contorcidos pela dor. Shorty Hunt se deu conta de que não conseguia enxergar nada. Um deles perguntou, baixinho:

– Quem ganhou?

Roger Morris respondeu:

– Nós... eu acho.



Chegada da disputa da medalha de ouro:
Estados Unidos na raia seis, junto à arquibancada

Nesse momento, os alto-falantes voltaram à vida com o resultado oficial. A proa do barco americano tocara a linha de chegada com o tempo de 6m25s4, seis décimos de segundo à frente do barco italiano e um exato segundo à frente do alemão. O coro da multidão silenciou de repente, como uma torneira que tivesse sido fechada.

Na sacada da Haus West, Hitler se virou e saiu para o interior do edifício sem dizer nada. Goebbels, Göring e as demais autoridades nazistas o seguiram. No barco americano, os rapazes levaram uns instantes para entender o resultado, anunciado em alemão. Logo, porém, as expressões de dor se converteram em sorrisos tão largos e brancos que décadas mais tarde ainda brilhariam nos cinejornais, iluminando o melhor momento de suas vidas.

Em Seattle, os meios-irmãos de Joe gritaram de alegria, deram cambalhotas pela casa e atiraram almofadas e travesseiros para o ar. Em meio ao caos, Harry aplaudia. Joyce estava sentada em uma poltrona, chorando convulsivamente. Depois, com lágrimas ainda escorrendo pelo rosto, levantou-se e desligou o rádio. Guardou cuidadosamente o trevo dentro do livro, abraçou o futuro sogro pela primeira vez na vida e foi fazer sanduíches.



Cerimônia de entrega das medalhas: Bobby Moch no alto do pódio



CAPÍTULO 19

O valor espiritual do remo? (...) O abandono total do eu em prol do esforço coletivo da guarnição.

– George Yeoman Pocock

Definida a vitória, os rapazes remaram bem devagar à frente das arquibancadas recebendo aplausos educados. Al Ulbrickson e George Pocock desceram correndo da sacada e abriram caminho em meio à multidão aglomerada diante da Haus West, tentando chegar até os rapazes. Royal Brougham voou para a sala de imprensa a fim de escrever a matéria esportiva mais importante de sua carreira, buscando no fundo da alma uma linguagem que fizesse justiça ao que acabara de ver. Mal sabia que, em Seattle, piquetes de greve haviam fechado os escritórios do *Seattle Post-Intelligencer*. A edição do dia seguinte não sairia e a matéria jamais seria publicada.

Os campeões, sempre seguidos de perto pelas câmeras de Leni Riefenstahl, acostaram no flutuante da Haus West. Algumas autoridades nazistas assistiram passivamente a um representante olímpico cumprimentar Bobby Moch e presentear Don Hume com uma imensa coroa de louros, tão grande que parecia ter sido feita para um cavalo. Constrangido por não saber o que fazer com ela, Hume abaixou-a momentaneamente sobre a cabeça, deu um sorriso tímido e passou-a para Joe, que repetiu o gesto e entregou-a a Shorty Hunt, e assim por diante até Roger Morris, na proa do barco. Al Ulbrickson chegou esbaforido ao flutuante e agachou-se ao lado do barco, sem palavras, como de hábito. Com fingida indiferença, apontou para a coroa e perguntou a Roger Morris:

– Onde você arranjou o feno?

Apontando o polegar por cima do ombro, Roger respondeu:

– Lá embaixo, no rio.

Os rapazes saíram do barco e se puseram em posição de sentido para ouvir o hino dos Estados Unidos tocado por uma banda alemã. Em seguida, receberam mais alguns cumprimentos, ergueram o *Husky Clipper* sobre os ombros e levaram-no de volta à garagem, com camisetas sujas e calções descombinados como se estivessem saindo de uma sessão de treinos no lago Washington. Um repórter da United Press que assediou Al Ulbrickson durante o trajeto perguntou-lhe o que achava dos rapazes. Dessa vez, ele encontrou palavras suficientes para dizer: “A melhor guarnição que eu já vi na minha vida. E olha que algumas eram fantásticas.”

Na manhã seguinte voltaram todos a Gränau, a pedido da equipe de Leni Riefenstahl e de cinejornais do mundo inteiro. Leni fizera inúmeras tomadas da disputa da medalha de ouro, desde os barcos e as margens do lago, mas agora queria closes a partir do ponto de vista do timoneiro e do voga vitoriosos. Os rapazes toparam remar com um cinegrafista no assento de Hume primeiro, depois no de Bobby Moch. As guarnições italiana e alemã fizeram arranjos semelhantes. Os resultados foram espetaculares. A sequência do oito com timoneiro é um das cenas de ação mais espetaculares de *Olympia*. Ela intercalou, com maestria, tomadas do avanço dos barcos com closes de Bobby Moch e outros timoneiros dando comandos direto para a câmera. Essas cenas, por sua vez, foram intercaladas com closes dos vogas com os rostos contorcidos pelo esforço e os corpos oscilando ritmicamente para perto e para longe da câmera.

Terminada a filmagem, os rapazes foram preparar o *Husky Clipper* para o embarque de volta a Seattle. Depois, vestiram os uniformes olímpicos de gala e foram ao Reichssportfeld para a cerimônia de entrega das medalhas, antes da qual tiveram a chance de assistir à disputa da medalha de ouro do futebol entre a Áustria e a Itália. Encerrada a partida, desceram ao campo e, perfilados junto às guarnições alemã e italiana, foram brindados pelos representantes olímpicos com medalhas de ouro e pequenas coroas de louros. Quando o pequeno Bobby Moch subiu no degrau mais alto do pódio, um dos rapazes comentou, brincando: “Você só queria ganhar esta medalha para ficar mais alto do que nós uma vez na vida, não é?”

Depois da entrega de uma muda de carvalho ao capitão, os nomes de todos os rapazes apareceram num grande placar de 13 metros de comprimento na parte leste do estádio. Atrás dele, a bandeira dos Estados Unidos começou a ser hasteada ao som do hino nacional. Joe, com a mão no peito, surpreendeu-se ao sentir lágrimas brotando no canto dos olhos. Moch soluçava no pódio. Stub McMillin também. Quando tudo acabou, todos ainda tentavam conter o choro. Até Ulbrickson, o Dinamarquês Durão.

Naquela noite, todos – menos Joe – foram para a cidade, onde se envolveram em algum tipo de confusão obscuramente documentada no diário de Chuck Day: “Tentaram nos convencer a sair de alguns lugares (...) policiais, etc.” Às 4h30 ainda estavam no centro de Berlim, cambaleantes, cantando “Curvem-se a Washington” abraçados uns aos outros. Só retornaram a Köpenick às 10h30 com uma ressaca terrível.

De volta ao alojamento, souberam que Joe ficara acordado a noite inteira admirando a medalha de ouro pendurada em seu beliche. Por mais que a tivesse desejado, e mesmo entendendo o que ela significava para seu país e o resto do mundo, naquela noite ele percebeu que ela não era a coisa mais importante que levaria da Alemanha.

Assim que cruzaram a linha de chegada, enquanto o *Husky Clipper* deslizava no lago Langer e a guarnição recuperava o fôlego, Joe sentiu descer sobre si uma grande onda de paz. Nas desesperadas centenas de metros finais da corrida, em meio à dor lancinante e ao desconcertante alarido da furiosa arrancada final, chegou um momento em que ele percebeu, com surpreendente clareza, que não havia mais nada que pudesse fazer para vencer a corrida além do que já vinha fazendo, salvo uma coisa: abandonar por completo toda dúvida e confiar irrestritamente que ele, o companheiro à sua frente e todos os que estavam atrás fariam o que precisavam fazer no exato instante em que deveriam. Percebeu que naquele instante não poderia haver nenhuma hesitação, nenhuma indecisão. Não havia escolha a não ser dar-se por inteiro em cada remada, como se estivesse se atirando de um penhasco com a certeza inabalável de que os outros estariam lá para pegá-lo – para impedir que tivesse que empurrar sozinho todo o peso do barco. E ele se deu. Sem hesitar, 44 vezes por minuto, atirou-se cegamente ao seu futuro não apenas acreditando, mas sabendo que os outros estariam lá, todos eles, em todos os instantes.

Foi na fornalha emocional daqueles últimos metros de prova em Grünau que os rapazes forjaram o troféu pelo qual haviam lutado o ano inteiro. O prêmio que Joe buscara durante toda a sua vida.

Ele agora se sentia inteiro. Estava pronto para voltar para casa.



Joe com sua jovem família



Harmonia, equilíbrio e ritmo: as três coisas que você leva para o resto da vida. Sem eles, a civilização não se sustenta. É por isso que um remador, quando sai para a vida, consegue enfrentá-la, lidar com ela. É isso o que ele leva do remo.

– George Yeoman Pocock

Por toda a Seattle – nos confortáveis restaurantes do centro, nos bares esfumaçados de Wallingford, nos animados cafés de Ballard, nas filas das mercearias de Everett a Tacoma – não se falava de outra coisa. Nas semanas seguintes, os cinemas ficaram lotados de gente que queria ver com os próprios olhos, nos cinejornais, a façanha dos rapazes em Berlim.

A caminho de casa os rapazes fizeram uma parada em Nova York, onde desfilaram em carro aberto sob uma chuva de papel picado atirado do alto dos arranha-céus. O louro, atlético e sorridente Joe Rantz, de Sequim, Washington, erguia sobre a cabeça uma camiseta de remo com uma águia negra, uma suástica e uma barra vermelha nas costas.

Em meados de setembro, Joe já estava morando na nova casa do lago Washington, dormindo no quarto que o pai construíra para ele bem ao lado do seu. Entregou à Universidade a muda de carvalho que lhes fora presenteadas em Berlim, imediatamente plantada perto da garagem de barcos, e tratou de ganhar algum dinheiro antes do início das aulas.

Don Hume também voltou correndo para casa, preocupado, como Joe, em trabalhar para poder pagar mais um ano de faculdade. Stub McMillin passou alguns

dias em Mount Vernon, no estado de Nova York, visitando parentes que lhe prepararam uma caixa cheia de sanduíches e frutas para a longa viagem de trem de volta para casa. Johnny White e Gordy Adam foram à Filadélfia visitar parentes de Johnny e depois a Detroit pegar um novo automóvel Plymouth que o pai dele encomendara. Shorty Hunt retornou à sua Puyallup natal a tempo de ser homenageado na feira anual da cidade. Roger Morris, Chuck Day e Bobby Moch só retornaram a Seattle no início de outubro, depois de seis semanas viajando pela Europa.

George e Frances Pocock e Al e Hazel Ulbrickson pararam na Inglaterra a caminho de casa. Pocock foi ver seu pai – em situação difícil e idade avançada – pela primeira vez em 23 anos. Encontrou no colégio Eton dois homens com quem trabalhara quando garoto – Froggy Windsor e Bosh Barrett – ainda dando duro na velha oficina de barcos. Depois de abraçá-lo calorosamente, foram buscar o primeiro barco construído por Pocock: o *skiff* de pinho da Noruega e mogno com que ganhara 50 libras em Putney-on-Thames 27 anos antes. Ainda estava em bom estado e agora era um favorito dos rapazes do Eton. Pocock não hesitou em sair com ele para remar no Tâmesa, à sombra do castelo de Windsor, com indisfarçável orgulho, como mostra o filme gravado por Frances com uma câmera caseira.

Em meados de outubro estavam todos de volta a Seattle para a apresentação da equipe para a temporada 1936-1937. Bobby Moch se formara com honras e se tornara assistente técnico de Al Ulbrickson. Todos os demais retornaram ao barco.

Na primavera seguinte, mais exatamente na manhã de 17 de abril de 1937, o *San Francisco Chronicle* saiu com duas manchetes concorrentes: “Seabiscuit na raia hoje!” e “A guarnição da Califórnia enfrenta Washington”. Naquela tarde, o cavalo Seabiscuit ganhou o prêmio extra de 10 mil dólares da corrida Marchbank Handicap no hipódromo de Tanforan, em San Bruno, por três corpos de vantagem. Do outro lado da baía, os rapazes de Washington derrotaram os da Califórnia no estuário de Oakland por categóricos cinco barcos de vantagem. Enquanto Seabiscuit iniciava sua carreira, vários dos rapazes se preparavam para encerrar as suas, não sem antes deixar mais uma marca na história do remo. Em 22 de junho, eles remaram novamente pelo título nacional em Poughkeepsie. Os calouros de Washington já haviam vencido a sua corrida. A 2^a guarnição também. Ao soar o tiro de largada, a 1^a guarnição saiu remando forte até ultrapassar a Academia Naval e cinco outros competidores na marca das duas milhas e cruzar a linha de chegada com quatro barcos de vantagem sobre o segundo colocado. Era um novo recorde do percurso e um feito que poucas horas antes os jornalistas achavam impossível: a segunda vitória consecutiva de Washington em todas as provas da Regata de Poughkeepsie.

Após a corrida, o mais velho e sábio entre os pares de Al Ulbrickson, Jim Ten Eyck, de Syracuse, disse finalmente, com todas as letras, o que desde algum tempo

achava do 1^o barco de Washington: “É o melhor ‘oito’ que já vi e não tenho expectativa de ver outro melhor.” Vinda de um homem que acompanhava o entra e sai de guarnições desde 1861, era uma declaração e tanto.

Poughkeepsie foi a última corrida de Roger Morris, Shorty Hunt e Joe Rantz. Pelos cálculos de Royal Brougham, feitos naquela mesma noite num guardanapo de bar, em quatro anos de remo universitário cada um deles havia remado um total aproximado de 6.990 quilômetros, o suficiente para ir de Seattle ao Japão. Foram cerca de 469 mil remadas em preparação para não mais de 45 quilômetros de corridas universitárias. Nesses quatro anos e 45 quilômetros, Joe, Shorty e Roger não sofreram uma só derrota.

No dia seguinte, depois de assistir de longe à saída dos rapazes da garagem de barcos de Poughkeepsie, Royal Brougham escreveu: “Os oito remadores apertaram as mãos em silêncio e tomaram cada um o seu rumo. Aquela que para muitos é a melhor guarnição de todos os tempos passava para a História.”

Dias depois da cerimônia de encerramento dos Jogos Olímpicos de 1936, os nazistas renovaram a perseguição contra os judeus alemães e outros tidos como inferiores com um selvagem e implacável espírito de vingança. Os avisos antisemitas foram reinstalados e a brutalidade e o terror retomados com intensidade ainda maior. Num encontro secreto com industriais alemães em Berlim, em dezembro, Hermann Göring disse reservadamente o que ainda não podia dizer em público: “Estamos no limiar da mobilização, praticamente em guerra. Só faltam os tiros.”

O mundo, infelizmente, não sabia disso. A ilusão criada pelos Jogos Olímpicos foi completa, uma fraude magistral. Joseph Goebbels conseguira realizar o ideal de todo bom propagandista – convencer o mundo de que a sua versão da realidade era razoável e a dos seus oponentes, tendenciosa. Ele não só criara uma visão convincente da nova Alemanha como minara os esforços dos adversários ocidentais do nazismo – judeus americanos de Nova York, membros do Parlamento britânico e parisienses aflitos –, fazendo-os parecer um bando de gente estridente, histérica e mal informada. Entre os milhares de americanos que, naquele outono, voltavam para casa depois de assistir aos Jogos, muitos pensavam parecido com aquela pessoa supostamente citada no material de propaganda alemão: “Quanto a esse tal de Hitler... acho que todos nós gostaríamos de levá-lo conosco para organizar os Estados Unidos do jeito que fez na Alemanha.”



Hitler e Goebbels parabenizam Leni Riefenstahl na estreia de *Olympia*

Olympia, de Leni Riefenstahl, estreou em Berlim em 20 de abril de 1938, num grandioso evento no cinema UFA-Palast am Zoo a que não faltaram Hitler com toda a elite nazista e embaixadores e enviados especiais de mais de 40 países, incluindo Estados Unidos e Grã-Bretanha. Estiveram também presentes chefes militares, estrelas de cinema e atletas famosos, como Max Schmeling. A música esteve a cargo da Filarmônica de Berlim. Leni Riefenstahl, recebida com aplausos ao entrar na sala, foi ovacionada após a exibição do filme. Berlim o adorou. Ele seria entusiasticamente recebido em todo o mundo, a partir das viagens de divulgação de Leni pela Europa e pelos Estados Unidos, culminando em Hollywood.

No dia seguinte à estreia, Joseph Goebbels premiou Leni Riefenstahl com um bônus de 100 mil *reichsmark*. Nesse mesmo dia, Hitler se reuniu com o general Wilhelm Keitel para discutir os planos preliminares da tomada e ocupação da região dos Sudetos, na Tchecoslováquia.

Em setembro de 1939, a ilusão de um Estado nazista civilizado se desfez por completo quando Hitler desencadeou, com a invasão da Polônia, a guerra mais catastrófica da história mundial. Nos cinco anos seguintes ela ceifaria entre 50 e 60 milhões de vidas – um número tão grande que nunca será confirmado exatamente. A guerra só chegou aos Estados Unidos, porém, no fim de 1941, levando em seu rastro, junto com toda a nação, os rapazes que haviam remado em Berlim. Todos sobreviveram a ela, alguns por serem altos demais para servir, outros por serem engenheiros recém-formados – qualificação que os tornava mais valiosos na Boeing e em outras empresas essenciais ao esforço de guerra do que nos tanques e trincheiras.

Joe se formou em 1939, depois de completar os dois anos de química laboratorial que perdera por causa do remo. Joyce se formou como Phi Beta Kappa naquele mesmo dia e eles se casaram às 20 horas daquela mesma noite. Depois de se formar engenheiro químico, Joe ingressou na Union Oil Company em Rodeo, Califórnia, retornando a Seattle em 1941 para trabalhar na Boeing. Lá, ajudou a projetar componentes do B-17 para o esforço de guerra e, mais tarde, trabalhou no desenvolvimento da tecnologia de “ambiente limpo” por fluxo laminar que seria utilizada pela Nasa em seu programa espacial. Com emprego estável, Joe comprou uma casa em Lake Forest Park, não muito longe da linha de chegada das corridas de remo entre Washington e Califórnia. Ele e Joyce morariam lá pelo resto de suas vidas.

Joe e Joyce tiveram cinco filhos: Fred, Judy, Jerry, Barb e Jenny. Em todo esse tempo Joyce não esqueceu as dificuldades por que Joe passara em sua infância e em sua adolescência nem jamais descumpriu, por um instante sequer, o juramento que fizera a si mesma no início de seu relacionamento: nunca mais abandoná-lo nem deixá-lo passar por situação semelhante. Joyce lhe deu um lar aconchegante e cheio de amor para o resto da vida.

Depois de se aposentar da Boeing, Joe mergulhou fundo em sua antiga paixão pelo trabalho com o cedro. Fazia longas caminhadas pelas montanhas do Noroeste levando motosserra, machadinha, alavanca e cunhas de ferro em busca de madeira aproveitável. Quando a encontrava, ficava tão feliz como quando, ainda rapaz, achava coisas que outros haviam deixado para trás mas que para ele eram muito úteis. Levava as toras montanha abaixo até a sua oficina para transformá-las manualmente em telhas, varas, mourões e outros itens, com o que estabeleceu um pequeno mas bem-sucedido negócio de produtos de cedro feitos por encomenda. Ao entrar em sua nona década de vida, sua filha Judy ou, ocasionalmente, algum outro membro da família o acompanhava para ajudar e cuidar dele.



Joe e Joyce se formaram e se casaram no mesmo dia

Bobby Moch estudou direito, casou-se e continuou a trabalhar como treinador-assistente em Washington até ser convidado para ser diretor técnico de remo no Instituto de Tecnologia de Massachusetts – MIT – em 1940. Com sua congênita tenacidade, aceitou o cargo, arranhou uma transferência para a faculdade de direito de Harvard e conseguiu o mais prestigiado diploma dos Estados Unidos em sua área sem deixar o emprego de treinador. Aprovado nos exames de qualificação de Massachusetts e Washington, retornou a Seattle em 1945 para iniciar uma bem-sucedida carreira, com direito a um vitorioso caso na Suprema Corte.

Stub McMillin voltou da Alemanha sem um tostão e teria sido obrigado a abandonar a faculdade não fosse a generosidade do Rainier Club de Seattle, que levantou 350 dólares para ajudá-lo a concluir os estudos. Dispensado do serviço militar em virtude de sua estatura, substituiu Bobby Moch no posto de treinador no MIT, onde também trabalhou durante 12 anos como engenheiro de laboratório em pesquisas confidenciais. De volta a Seattle, instalou-se na ilha Bainbridge, casou-se e foi trabalhar na Boeing.

Chuck Day se formou em medicina e ingressou na Marinha no início da guerra. Depois de servir como médico naval no Pacífico Sul, retornou a Seattle e montou um bem-sucedido consultório de ginecologia. Acabaria, porém, pagando um alto preço

pelo incontornável hábito de fumar.

Shorty Hunt se casou com a namorada, Eleanor, formou-se e começou a trabalhar numa empresa de construção. Durante a guerra aplicou seus conhecimentos à construção de bases navais e aéreas nas frentes de guerra do Pacífico Sul. De volta a Seattle, montou uma empresa de construção e teve duas filhas com Eleanor.

Don Hume passou os anos da guerra na Marinha Mercante, sediado em São Francisco. Construiu, em seguida, uma carreira na área de exploração de petróleo e gás, trabalho que o mantinha longe de casa a maior parte do tempo, em lugares distantes como a ilha de Bornéu. Foi presidente da Associação de Mineradoras da Costa Oeste. Nunca se casou.

Johnny White formou-se engenheiro metalúrgico em 1938 e casou-se em 1940. Seguindo os passos do pai no ramo do aço, foi trabalhar na Bethlehem Steel, da qual se tornou gerente geral de vendas. Em 1946, sua irmã Mary Helen lhe devolveu o violino que comprara por 100 dólares.

Gordy Adam arranhou um emprego de tempo parcial na Boeing para poder pagar o último ano de faculdade. Acabou ficando lá pelos 38 anos seguintes, e trabalhou no B-17, no B-29, no 707 e no 727. Casou-se em 1939.

Roger Morris formou-se engenheiro mecânico, casou-se e passou o período da guerra no ramo da construção militar na região da baía de São Francisco. Retornou, mais tarde, a Seattle para trabalhar na Manson Construction Company, onde se especializou em grandes projetos de dragagem.

Al Ulbrickson foi treinador de Washington por mais 23 anos, período em que teve muitas vitórias emocionantes e algumas derrotas esmagadoras. Ganhou seis títulos da Associação Interuniversitária de Remo na categoria 1^o barco e 10 na categoria 2^o barco. Entrou para o Hall da Fama do remo nacional em 1956, junto com Tom Bolles, Ky Ebright e Hiram Conibear. Durante a maior parte de seu reinado, Washington permaneceu onde continua até hoje: no topo do remo universitário americano e mundial – ou bem perto dele. Num encontro com jornalistas, em 1959, para falar de sua aposentadoria, uma das primeiras coisas que lembrou ao comentar os momentos mais importantes da carreira foi o dia, em 1936, em que colocou Joe Rantz no barco olímpico e o viu decolar.

Ky Ebright conseguiu a tão sonhada terceira medalha de ouro olímpica em Londres, em 1948. Aposentou-se, como Ulbrickson, em 1959, depois de se estabelecer como um dos maiores treinadores de remo de todos os tempos. Ganhou sete títulos da Associação Interuniversitária de Remo na categoria 1^o barco e duas na categoria 2^o barco. O programa de remo criado por ele na Califórnia é até hoje, tal como o de Washington, um perpétuo candidato aos mais importantes troféus nacionais e internacionais.

Quando a guerra terminou, George Pocock já havia há tempos realizado seu sonho de se tornar o melhor construtor de barcos do mundo. Mesmo assim, continuou a aperfeiçoar sua arte durante os 25 anos seguintes. Gerações de remadores e treinadores americanos continuaram não apenas a adquirir e utilizar seus barcos como a procurá-lo e a aprender com ele em todos os lugares e ocasiões possíveis.

A grande paixão de Pocock continuou sendo o prazer simples de moldar o cedro para construir barcos de grande delicadeza e requinte. Um de seus maiores triunfos pessoais foi a encomenda, por parte da Universidade de Oxford, de um barco de cedro vermelho ocidental para ser usado contra Cambridge na Boat Race.

Pocock entrou para o Hall da Fama do remo americano em 1969. A essa altura, era Stan, seu filho, quem tocava a oficina de construção de barcos. Nos 10 anos seguintes, os materiais sintéticos como a fibra de vidro e a fibra de carbono começaram a substituir a madeira na fabricação de barcos de competição. Sob a direção de Stan, a empresa de Pocock operou, lentamente, a transição. George não viveu – felizmente, talvez – para ver a época em que os barcos de cedro desapareceram das regatas de remo dos Estados Unidos. Faleceu em 19 de março de 1976.

Embora tenham seguido cada um o seu caminho depois da Regata de Poughkeepsie de 1937, os rapazes fizeram questão de que esses caminhos se cruzassem ainda muitas vezes. Continuaram próximos para o resto de suas vidas, ligados por suas lembranças e um profundo respeito mútuo. Encontravam-se ao menos uma vez por ano, geralmente duas, às vezes só os nove, mas, com o passar do tempo, incluindo as respectivas famílias, ora em churrascos no quintal ora em jantares informais em que se jogava badminton, pingue-pongue e futebol, e se faziam brincadeiras ao redor da piscina.

Organizavam também celebrações especiais a cada 10 anos. Na primeira delas, no verão de 1946, pegaram o *Husky Clipper* na garagem e, de calções e camisetas, saíram para remar no lago Washington como se não tivessem perdido um único treino desde então. Bobby Moch os comandou à respeitável voga de 26 remadas por minuto para alegria de fotógrafos e cinegrafistas da imprensa. Em 1956 todos remaram juntos novamente. No 30^o aniversário, porém, Chuck Day já não estava com eles, vitimado por um câncer no pulmão. No dia em que morreu, no hospital onde durante anos exercera a medicina, os enfermeiros e médicos que trabalharam com ele choravam pelos corredores.



Reencontro da guarnição, 1956

Em 1971 toda a guarnição entrou para o Hall da Fama do remo americano, numa cerimônia em Nova York. Em 1976 os oito remanescentes se reencontraram para o 40^o aniversário da medalha olímpica, com direito a fotos na nova Garagem de Barcos Conibear – de peito nu e remos nas mãos. Apesar dos ombros caídos, das barrigas protuberantes e dos cabelos grisalhos ou inexistentes, eles remaram – e bem – no *Husky Clipper* para as câmeras de TV. Um pouco devagar, mas com a pegada limpa e eficiente de sempre.

Em 1986, no 50^o aniversário da vitória em Berlim, eles remaram pela última vez. De calções brancos e camisetas de remo, eles levaram o *Husky Clipper* ao lago Washington num reboque e subiram a bordo cautelosamente em meio a uma multidão de fotógrafos prontos para ajudar. Bobby Moch ajustou o velho megafone à cabeça e mandou sair. Apesar das articulações doloridas e das costas alquebradas, eles mergulharam as pás brancas na água e saíram pelo lago Washington puxando juntos, como um homem só, cortando a água tingida de bronze pelo sol do fim da tarde. Ao cair da noite retornaram para a rampa de acesso à garagem, acenaram para os fotógrafos e puseram os remos de volta em suas prateleiras, dessa vez em definitivo.

Eles e suas famílias continuaram a se encontrar fora da água em aniversários e ocasiões especiais. No entanto, na década de 1990 essas ocasiões começaram a incluir funerais. Gordy Adam morreu em 1992 e Johnny White, em 1997, este tendo tido ainda a oportunidade de participar, em 1996, do concerto da banda marcial de

Olympia, capital do estado de Washington, em homenagem à guarnição por ocasião do 60^o aniversário de sua conquista olímpica. Shorty Hunt faleceu em 1999. Em 2001, faleceu Don Hume.

Um ano depois, em setembro de 2002, Joe perdeu Joyce. Na época eles dividiam um quarto numa instituição para idosos, ele se recuperando de uma fratura na pélvis, ela sofrendo de insuficiência cardíaca e renal. Movidos por inusitada compaixão, os funcionários juntaram suas camas de modo que pudessem dar as mãos – e foi assim que Joyce faleceu. Poucos dias depois, Joe foi à cerimônia religiosa em sua memória e retornou ao quarto, agora sozinho pela primeira vez em 63 anos.

Bobby Moch morreu em janeiro de 2005, seguido por Stub McMillin, em agosto daquele ano. Ficaram apenas Joe e Roger.

Depois da morte de Joyce e apesar do declínio da própria saúde, Joe realizou vários sonhos antigos na companhia de seus filhos. Mesmo confinado a uma cadeira de rodas, fez um cruzeiro ao Alasca, subiu o rio Colúmbia num barco a vapor, passeou no Trem da Neve até o povoado de Leavenworth na cordilheira das Cascatas, retornou ao lugar onde ficava a Mina de Ouro e Rubi em Idaho, foi ao Havaí, desceu o Mississippi em outro vapor, foi a Los Angeles visitar Rose, Polly e Barb, foi duas vezes a Milwaukee visitar sua filha Jenny e família, foi ao auditório do Grand Ole Opry, em Nashville, ouvir música country e fez a travessia do canal do Panamá.

No início de 2007, Joe morava com sua filha Judy e recebia cuidados especiais. Em março compareceu a um almoço do Clube Náutico Varsity, em Seattle, com sua jaqueta roxa “Hall da Fama Husky”, e foi aplaudido de pé por 450 pessoas. Em maio assistiu, da beira do Canal, ao primeiro dia de corridas das guarnições de Washington. Agosto foi o seu sprint final rumo à linha de chegada. Em 10 de setembro morreu na casa de Judy, meses depois de eu tê-lo conhecido e entrevistado pela primeira vez para a realização deste livro. Suas cinzas foram sepultadas em Sequim, ao lado das de Joyce.

Em algum momento, o carvalho que Joe trouxe dos Jogos Olímpicos morreu depois de replantado várias vezes no campus da Universidade. Aquilo chateara Joe em seus últimos anos. Atendendo, então, a um pedido de Judy, um pequeno grupo de pessoas se reuniu perto da Garagem de Barcos Conibear num dia de inverno de 2008 para plantar um novo carvalho. Bob Ernst, diretor de Remo de Washington, fez um breve discurso antes de Judy depositar, lenta e respeitosamente, nove pás de terra na base da árvore, uma para cada um dos rapazes.

Roger Morris, o primeiro amigo de Joe na guarnição, foi o último a partir. Morreu em 22 de julho de 2009. Em seu funeral, Judy pediu a palavra e lembrou que, em seus últimos anos, Joe e Roger se mantinham em contato – por telefone ou pessoalmente. Falavam pouco; ficavam apenas sentados, em silêncio, satisfeitos por estarem juntos.

E assim eles se foram, amados e lembrados por tudo o que eram – grandes remadores olímpicos e, sobretudo, bons homens, sem exceção.

Em agosto de 2011, viajei a Berlim para ver o lugar onde, 75 anos antes, os rapazes haviam conquistado a medalha de ouro. Visitei o Estádio Olímpico e, em seguida, tomei um trem para Köpenick, na antiga Berlim Oriental ocupada pelos soviéticos. Vaguei pelas ruas de paralelepípedos entre antigos edifícios deixados intactos pela guerra, salvo uma ou outra fachada marcada por estilhaços. Na rua Freiheit, passei pelo terreno baldio onde até a noite de 9 de novembro de 1938 ficava a sinagoga e pensei na família Hirschhahn.

Em Grünau, o local da regata foi pouquíssimo alterado desde 1936. É um lugar encantador, todo verde e arborizado, dominado pelas águas tranquilas do lago Langer. A não ser pelo grande placar eletrônico instalado na área próxima à linha de chegada, o estádio ainda é substancialmente o mesmo que aparece nas antigas fotos e cinejornais, com as mesmas tribunas cobertas próximas à linha de chegada e raiais praticamente iguais às de 1936, onde, ainda hoje, moças e rapazes treinam em seus barcos de corrida.

No fim da tarde, o diretor do museu Wassersport de Grünau, Werner Phillip, conduziu-me gentilmente por uma escada até a varanda da Haus West. Passei um longo minuto apreciando, em silêncio, a vista do Langer do mesmo lugar onde estivera Hitler 75 anos antes.

Lá embaixo, um grupo de rapazes descarregava um barco de um caminhão cantando baixinho qualquer coisa em alemão, preparando-se, provavelmente, para uma corrida noturna. Na água, um remador conduzia seu *skiff* por uma das raiais até a grande placa “Ziel” do fim do percurso. Mais perto de mim, um bando de andorinhas fazia voos rasantes sobre o lago, velozes silhuetas contra o sol poente bicando, aqui e ali, a superfície prateada.

Observando-as, ocorreu-me que, quando Hitler viu Joe e seus companheiros saírem do fim do pelotão para tomar a frente de italianos e alemães 75 anos atrás, talvez tenha tido um pressentimento do destino que o aguardava. Ele não tinha como saber que, anos depois, centenas de milhares de rapazes como aqueles, dotados da mesma natureza essencial – dignos e despretensiosos, sem nada que os privilegiasse ou favorecesse, apenas leais, comprometidos e perseverantes –, voltariam à Alemanha vestidos de verde-oliva para capturá-lo.

Quase todos já se foram – as legiões de jovens que salvaram o mundo anos antes de eu nascer. Naquela tarde, porém, na varanda da Haus West, senti uma onda de gratidão por sua generosidade, sua humildade e sua honra, sua civilidade simples e todas as coisas que eles nos ensinaram antes de passar pelas águas do crepúsculo e, finalmente, desaparecer na noite.

Resta entre nós um único sobrevivente da corrida pela medalha de ouro de 1936: o

Husky Clipper. Durante muitos anos ele residiu na velha garagem, sem nenhum uso, salvo as saídas dos rapazes nos decênios da conquista. Na década de 1960 ele esteve alguns anos em Tacoma, emprestado à Universidade Luterana do Pacífico. Em 1967 Washington resgatou-o, restaurou-o e colocou-o em exposição no diretório estudantil, de onde, mais tarde, foi transferido para o Centro de Remo e Memorial George Pocock, em Seattle.

Hoje ele está na Garagem de Barcos Conibear, da Universidade de Washington, um espaçoso edifício construído em 1949 e recentemente reformado. Fica suspenso no teto do arejado e iluminado refeitório, uma graciosa agulha de cedro e abeto vermelho e amarelo brilhando à luz de pequenos focos de luz. Atrás de uma parede envidraçada se estende o lago Washington. De vez em quando as pessoas se aproximam para admirá-lo e tirar fotos enquanto conversam a respeito do que sabem sobre ele e os rapazes que o utilizaram em Berlim.



Joe na floresta

Mas o *Husky Clipper* não está lá somente para decorar o ambiente e ser admirado. Está lá, sobretudo, para inspirar. A cada outono, centenas de calouros – rapazes num dia, moças no outro, a maioria bem altos, a minoria baixinhos – se reúnem debaixo dele certa tarde do início de outubro para preencher as fichas de inscrição do programa de remo da universidade. Depois, ficam conversando e se avaliando mutuamente até o treinador de calouros chegar e pedir silêncio. Começa, então, a falar sobre o futuro daqueles que buscam um lugar em sua equipe. Explica,

de cara, a dureza dos treinos e o tempo que irão passar na chuva e no frio. Ressalta que as guarnições de Washington costumam ter o melhor aproveitamento acadêmico de todos os atletas do campus, e não por acidente: eles terão que se sair tão bem nas aulas quanto nos barcos. Então, muda de tom para falar da glória de poder remar um barco de Washington. Fala das mais recentes vitórias regionais, da já ancestral rivalidade com a Califórnia, da reputação nacional e internacional do programa, dos muitos campeonatos conquistados pelos rapazes e moças de Washington e das dezenas de atletas olímpicos formados pelo programa.

Por fim, o treinador faz uma pausa, pigarreia e aponta para o *Husky Clipper*. Centenas de jovens lançam olhares contemplativos para o alto enquanto um profundo silêncio desce sobre a sala. E então ele começa a contar a história.



NOTA DO AUTOR

Até onde se pode dizer que livros têm coração e alma – e eu acredito que tenham – este deve seu coração e sua alma a uma pessoa mais que a todas as outras: Judy Willman, filha de Joe Rantz. Eu não poderia ter sequer começado a contar a história de Joe e da guarnição olímpica de 1936 sem a profunda colaboração de Judy em todas as fases do projeto. Todas as suas contribuições não podem ser enumeradas aqui, mas algumas das mais relevantes foram, sem dúvida, pôr à minha disposição sua vasta coleção de documentos e fotografias, colocar-me em contato com os demais membros da guarnição e suas famílias e revisar e comentar os vários rascunhos do livro em todas as etapas de seu desenvolvimento. Nada disso se compara, no entanto, com as incontáveis horas que passou comigo em sua sala de estar contando-me a história da vida de seu pai, ora com tristeza, ora com alegria, mas sempre com muito orgulho e amor.

Judy cresceu ouvindo os detalhes dos feitos de seu pai, das dificuldades por que passou e do impacto psicológico de ambos sobre ele. Quando criança, passava horas intermináveis ouvindo suas histórias. Trabalhando ao lado da mãe na cozinha, ficou sabendo também do seu papel na juventude de Joe. Com o tempo e a sucessão de encontros, veio a conhecer bem os outros oito membros da guarnição e a vê-los como uma espécie de membros da família. Ouviu também o pai de Joe – a essa altura reconciliado com a família e conhecido carinhosamente como “Pop” – contar sua versão da história. Seu tio, Harry Jr., lhe contou o lado da história de Thula, mãe dele.

Em vários momentos do livro menciono fragmentos de conversas e pensamentos de exclusivo conhecimento de Joe e Joyce. Ainda que ninguém tenha registrado tais conversas nem transcrito esses pensamentos, Joe e Joyce foram as principais testemunhas de suas próprias vidas e são as fontes definitivas dessas partes da narrativa. Nos vários meses em que tive a oportunidade de entrevistar Joe antes de sua morte, ele me confidenciou não apenas fatos fundamentais da história deles como, às vezes, em requintados detalhes, muitos de seus sentimentos e pensamentos em momentos críticos da vida. Ele me contou, por exemplo, suas conversas na garagem com George Pocock, seu desespero por ter sido abandonado em Sequim, sua jornada em Grand Coulee e seu relacionamento problemático com o pai e Thula. Mais tarde, depois da morte de Joe, as muitas horas passadas com Judy

examinando fotografias, cartas e cadernos me ajudaram a preencher as lacunas, em especial certos aspectos críticos de que seu pai e sua mãe lhe falaram inúmeras vezes ao longo da vida.

Poucas coisas oferecem tantas oportunidades de colaboração quanto a produção de um livro. Com isso em mente, quero manifestar minha profunda gratidão pelas pessoas que menciono abaixo.

Em primeiro lugar, Ray Willman, “Sr. Judy”, pessoa indispensável ao projeto de inúmeras maneiras, grandes e pequenas, desde o primeiro dia.

No mundo editorial: na WME, a minha agente absolutamente brilhante e corajosa Dorian Karchmar e as competentíssimas Anna DeRoy, Raffaella De Angelis, Rayhané Sanders e Simone Blaser; na Viking Press, meu rigoroso editor Wendy Wolf, tão hábil no manejo do bisturi que a gente quase não sente dor e ainda fica agradecido pela cura; Josh Kendall, que adquiriu o livro e editou o primeiro esboço; a editora assistente Maggie Riggs; e todo o restante de sua talentosa equipe de profissionais. E, longe de Manhattan, Jennifer Pooley, que me ajudou de muitas formas ao longo do caminho.

Entre aqueles que chamo de família e amigos da guarnição de 1936, muitos dos quais compartilharam generosamente suas lembranças e tornaram disponíveis suas coleções de documentos particulares: Kristin Cheney, Jeff Day, Kris Day, Kathleen Grogan, Susan Hanshaw, Tim Hume, Jennifer Huffman, Josh Huffman, Rose Kennebeck, Marilynn Moch, Michael Moch, Pearlie Moulden, Joan Mullen, Jenny Murdaugh, Pat Sabin, Paul Simdars, Ken Tarbox, Mary Helen Tarbox, Harry Rantz Jr., Polly Rantz, Jerry Rantz, Heather White e Sally White.

Na garagem de barcos da Universidade de Washington: Eric Cohen, Bob Ernst e Luke McGee, que revisaram o manuscrito e ofereceram muitas excelentes sugestões e correções essenciais; Michael Callahan e Katie Gardner pela ajuda na pesquisa de fotografias; e quero chamar especial atenção ao excelente site de Eric, www.huskycrew.com – de longe a melhor fonte para quem quer saber mais sobre a longa e ilustre história do remo de Washington.

No mundo dos remadores e treinadores em geral: Bob Gotshall, John Halberg, Al Mackenzie, Jim Ojala e Stan Pocock.

No mundo das bibliotecas e dos arquivos empoeirados: Bruce Brown, Greg Lange, Eleanor Toews e Suz Babayan.

Para ajuda com assuntos alemães: Werner Phillip, do museu Wassersport de Grünau e, nos Estados Unidos, Isabell Schober.

Finalmente, cabe dizer que este é, sob muitos aspectos, um livro sobre a longa jornada de um jovem de volta a um lugar que possa chamar de lar. Escrever essa história me fez lembrar que ninguém mais do que eu pode dizer que tem uma vida familiar abençoada. Quero agradecer às três belas e inteligentes mulheres que fazem com que seja assim: minhas filhas, Emi e Bobi, que me emprestaram cada uma os

seus talentos específicos, e minha esposa, Sharon, cuja atenta leitura do original e cujas perspicazes observações e sugestões nas muitas conversas que tivemos foram fundamentais para seu aperfeiçoamento, sob os mais variados aspectos. Seu amor, sua confiança e seu apoio contínuo foram o que, mais do que tudo, tornaram possível escrevê-lo. Sem ela, simplesmente não haveria livros.

Acesse as notas bibliográficas:





SOBRE O AUTOR



DANIEL JAMES BROWN cresceu em São Francisco e foi professor de literatura na Universidade de Stanford antes de se tornar escritor em tempo integral. Meninos de ouro levou o Indies Choice Book Award de melhor livro de 2014 na categoria não ficção. Fã de jardinagem, pescaria, pássaros e história americana, ele mora na periferia de Seattle com a mulher, duas filhas, gatos, cachorros, galinhas e abelhas.

Para mais informações, acesse:

www.danieljamesbrown.com

CONHEÇA OS CLÁSSICOS DA EDITORA SEXTANTE

1.000 lugares para conhecer antes de morrer, de Patricia Schultz

A História – A Bíblia contada como uma só história do começo ao fim, de The Zondervan Corporation

A última grande lição, de Mitch Albom

Conversando com os espíritos e Espíritos entre nós, de James Van Praagh

Desvendando os segredos da linguagem corporal e Por que os homens fazem sexo e as mulheres fazem amor?, de Allan e Barbara Pease

Enquanto o amor não vem, de Iyanla Vanzant

Faça o que tem de ser feito, de Bob Nelson

Fora de série – Outliers, de Malcolm Gladwell

Jesus, o maior psicólogo que já existiu, de Mark W. Baker

Mantenha o seu cérebro vivo, de Laurence Katz e Manning Rubin

Mil dias em Veneza, de Marlena de Blasi

Muitas vidas, muitos mestres, de Brian Weiss

Não tenha medo de ser chefe, de Bruce Tulgan

Nunca desista de seus sonhos e Pais brilhantes, professores fascinantes, de Augusto Cury

O monge e o executivo, de James C. Hunter

O poder do Agora, de Eckhart Tolle

O que toda mulher inteligente deve saber, de Steven Carter e Julia Sokol

Os segredos da mente milionária, de T. Harv Eker

Por que os homens amam as mulheres poderosas?, de Sherry Argov

Salomão, o homem mais rico que já existiu, de Steven K. Scott

Transformando suor em ouro, de Bernardinho

INFORMAÇÕES SOBRE A SEXTANTE

Para saber mais sobre os títulos e autores da EDITORA SEXTANTE, visite o site www.sextante.com.br, e curta as nossas redes sociais. Além de informações sobre os próximos lançamentos, você terá acesso a conteúdos exclusivos e poderá participar de promoções e sorteios.



www.sextante.com.br



facebook.com/esextante



twitter.com/sextante



instagram.com/editorasextante



skoob.com.br/sextante

Se quiser receber informações por e-mail, basta cadastrar-se diretamente no nosso site ou enviar uma mensagem para atendimento@esextante.com.br

Editora Sextante
Rua Voluntários da Pátria, 45 / 1.404 – Botafogo
Rio de Janeiro – RJ – 22270-000 – Brasil
Telefone: (21) 2538-4100 – Fax: (21) 2286-9244
E-mail: atendimento@esextante.com.br



SUMÁRIO

[Créditos](#)

[Prólogo](#)

[PRIMEIRA PARTE 1899-1933](#)

[Os ciclos por que passaram](#)

[SEGUNDA PARTE 1934](#)

[Resiliência](#)

[TERCEIRA PARTE 1935](#)

[As partes que realmente importam](#)

[QUARTA PARTE 1936](#)

[Tocando o Divino](#)

[Epílogo](#)

[Nota do autor](#)

[Sobre o autor](#)

[Conheça os clássicos da Editora Sextante](#)

[Informações sobre a Sextante](#)