

Diário de Bordo 1

Viagem por um canal da França

Não me lembro de quanto tempo faz. Talvez 10 anos, quem sabe um pouco mais. Fomos um dia à tarde na casa de nossos amigos Dióres e Marilu e eles nos contaram, animadamente, sobre uma visita de outro casal – Alvina e Pedro – que lhes relataram a viagem do irmão dela, de barco, pelos canais da França. Fiquei encantada com essa possibilidade! Não conheço, portanto, os ‘ilustres viajantes’ que me tocaram o suficiente para manter o projeto de um dia fazer uma viagem como esta, pois as notícias foram de terceira mão, se é que se pode aplicar esta expressão neste caso. O fato é que a ideia me acompanhou por muito tempo e agora, finalmente, cá estamos – dois casais – vivendo esta experiência.

O encontro em Strasbourg e os 30 km que nos separaram de Lutzelbourg, onde embarcaríamos, foram preenchidos por muitos assuntos, mas, no fundo, suponho que, para todos os quatro, havia algum nível de ansiedade. Para mim, ao menos, era uma ansiedade do tipo que se sente quando a experiência poderá tanto ser sensacional quanto uma grande decepção, tamanha a expectativa criada durante um longo tempo. Não dá para sintetizar o que ela é, por enquanto, porque mal estamos começando a viagem, mas já é possível afirmar que, de vários pontos de vista, é muito surpreendente.

A chegada ao pequeno porto onde está a sede da Locaboat, a empresa locadora de barcos que só conhecíamos pela internet, teve lá suas emoções, porque demoramos um tempinho para encontrar o seu escritório, o que, fatalmente, gerou a dúvida sobre a sua existência e brincadeiras do tipo – “Faliram”; “Mudaram-se para a China” etc. Nada disso! Passados uns minutos, localizamos a entrada e lá estavam eles, bem posicionados em relação ao canal, com uma simpática senhora no atendimento, que falava um francês claro e que tinha calma para pedir informações e dar explicações.

Comecei a olhar para os barcos ancorados esperando adivinhar qual seria o nosso e, finalmente, foi nos mostrado o *Étang du Stock*, uma pequena embarcação, com duas cabines, dois micro banheiros, uma sala cozinha onde fica também o acento do

condutor, na parte interna; além de duas varandas uma na proa outra na popa em que se pode tomar sol ou uma fresca, nos horários do meio do dia em que as temperaturas ficam altas. Aí está ele na foto, com a bicicleta a que temos direito, ainda ancorado no porto de partida, com a fiação ligada à energia e ao abastecimento d'água.



Entramos a bordo no dia 5 de julho de 2014, um sábado, por volta de 16h, e eles aconselharam a permanecer, sem deixar o porto na primeira noite, para nos ambientarmos ao barco, antes de sair. Percebemos, logo, que é mesmo necessário um tempo para conhecer a nova 'casa-veículo-restaurante'. Afinal são muitas dúvidas: Como arrumar as roupas em espaços tão exíguos? Onde se acendem as luzes? Como se dá a descarga sem gerar entupimento? Como fazer o abastecimento de água e de energia elétrica? Como tomar banho em espaço tão exíguo sem molhar o papel higiênico? Onde se joga o lixo? Como? Onde? Como? Onde?

Saímos, em seguida, para uma compra no supermercado, pois soubemos que nem sempre, nos portos às margens dos canais, há abastecimento fácil de gêneros alimentícios e voltamos, como bons brasileiros, com as sacolas cheias.

No dia seguinte, vieram as primeiras explicações para a pilotagem do barco, que tem dois comandantes – Eliseu e João Lima. À medida que as orientações ocorriam começamos a perceber que não é tão fácil: - fazer manobras rápidas que o timão não obedece imediatamente; - dar rés sem olhar nos retrovisores; - parar o barco apenas na marcha, sem haver breque; - passar por eclusas com os canais estreitos, túneis e planos inclinados; - fazer amarração dos barcos nos portos etc.

No domingo, 06 de julho de 2014, partimos então para fazer o trecho entre

Lutzelbourg e Niderviller, no período da manhã, e já ficamos curtindo muito a paisagem, o que foi favorecido pelas condições climáticas. A Alsácia Lorena, a região escolhida para fazer o passeio, tem diferenças de temperatura grandes entre o dia e a noite, no verão. Há dois dias, por exemplo, um motorista de táxi informou que, em Strasbourg, a máxima havia sido 32 graus e durante a noite a temperatura caiu para 14 graus. Isso torna a viagem agradável: sol e luz durante o dia e arrefecimento do calor durante a noite, o que é fundamental, pois com o tamanho das cabines seria difícil vencer a noite com a temperatura alta.

O canal que estamos percorrendo, chamado *Marne au Rhin*, corta neste primeiro dia de viagem uma área de vegetação densa, com um conjunto arbóreo em que prevalecem as coníferas. Em alguns trechos, ele está encaixado no relevo que se avoluma nas margens, coberto pelo verde ou aflorando aqui ou ali, algumas rochas avermelhadas que ajudam a entender a cor das pedras que revestem grande parte das igrejas nesta região da França, como a Catedral de Estrasburgo.





É incrível como as aulas de Geografia Econômica dadas pelos meus professores Armen e pelo Márcio vieram à lembrança. Nossa bibliografia na graduação em Geografia sempre foi a francesa, por isso aprendemos, como os canais tiveram importância no século XIX, para que a economia deste país se conformasse na escala nacional. O processo de industrialização pós 1^a. Revolução Industrial dependeu grandemente destas passagens, caminhos que ligaram por via aquática os rios, que levavam aos grandes portos do Mar do Norte, que buscavam o carvão nas regiões de extração, que distribuíam a produção, ampliando as escalas geográficas do fazer econômico, que.... que...

O desenho destes canais e os traçados dos rios orientaram, então, a localização geográfica de indústrias e de cidades, como condições necessárias ao acesso ao carvão, base energética deste período. Na segunda metade do século XIX, as ferrovias, para os franceses caminhos de ferro (*les chemins de fer*), não puderam ter outro destino do que se alongar procurando os mesmos percursos, o que ocorreu também com as primeiras rodovias. As autopistas já são outra história e nem sempre acompanham os mesmos eixos.



No pequeno percurso da primeira manhã, passamos por quatro eclusas, um plano inclinado e dois túneis. Digamos que foi desafio grande demais para os novos pilotos, mas tudo deu certo e vimos que, em certas circunstâncias, é preciso ser rápido nas manobras, correr para fazer as amarrações e, sempre rir das próprias inabilidades.

Tivemos sorte, nesta primeira etapa, porque a embarcação que navegava em nossa frente era pilotada por um inglês simpático, que dizia algumas palavras e dava uma risada aberta. Ele sempre vinha nos ajudar com as cordas, orientava o ritmo das paradas nas eclusas e gostava de um bom bate papo nos meios tempos entre estas tarefas. Eda aconselhou Eliseu, que pilotava, a não perder de vista este barco que foi nosso guia nos primeiros quilômetros. Depois de algumas horas, João resolveu se apresentar e perguntar o nome dele, que respondeu rapidamente John, ao que o João disse: “O meu é o mesmo, em português!” Logo, em seguida, fiz a foto que incluo neste diário.

O inglês contou que alugou o barco dele por 12 anos e que, anualmente, fica navegando por três meses, no verão. Mora na Inglaterra, o barco fica ancorado na Holanda e ele anda por canais de países europeus, tanto quanto já fez viagens pelo litoral do velho continente. Sua esposa bem disposta já está craque em amarrar cordas

e tomar as providências de auxiliar de pilotagem.

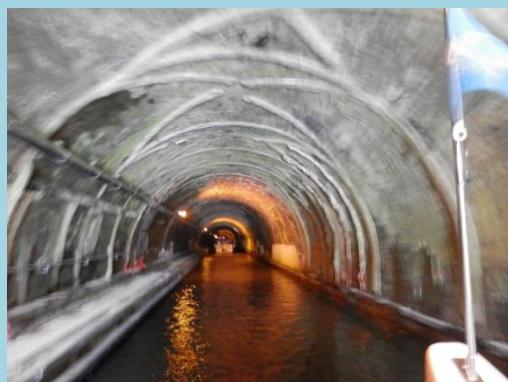


O mais impressionante da manhã foi a passagem pelo *Plan incliné d'Arzviller*, que não fazíamos ideia do que fosse, até nos depararmos com um sistema bem inteligente de suspender as embarcações de um patamar topográfico a outro. A sequência das fotos ajuda a imaginar como isso ocorre. Uma enorme caixa metálica recolhe dois barcos (o do John e o nosso) e as pequenas comportas são fechadas. Em seguida, começam a descer dois pesos em sistema de contrabalanço que nos elevam ao patamar superior, chegamos à caixa que está em cima, o sistema é aberto e passamos a navegar pelo canal. Embora a operação demore pela espera e pelo tempo de entrada na grande plataforma, a subida em si não demandou mais que três minutos.





A passagem pelo grande túnel foi outra ‘aventura’ muito legal que experimentamos nesta manhã. Embora antes da entrada o sol estivesse forte, rapidamente sentimos as temperaturas cada vez mais baixas dentro dele. É incrível imaginar o conhecimento disponível no século XIX para essa construção. Suas paredes são recobertas de tijolos grandes, mas há partes no centro do túnel, em que as rochas escavadas aparecem.



O surpreendente para nós é que são muitos barcos navegando. Alguns poucos são pequenos para duas pessoas, uma boa parte deles é maior que o nosso: para 8, 10 ou

mais pessoas. Tanto havia embarcações apenas com jovens, como outras com casais de meia para idade avançada, mas parece que as famílias – pai, mãe e filhos crianças e adolescentes – predominam.

Há todo um comportamento próprio à prática de navegar nos canais, as pessoas se cumprimentam, quando os barcos cruzam, alguns buzinam e sempre se vê a interação com os que estão às margens, geralmente, andando de bicicleta, correndo ou apenas caminhando.

O verão é muito aproveitado pelos europeus, porque se percebe que ninguém quer ficar em casa com o sol brilhando do lado de fora.



Chegamos a Nirdeviller por volta de 14h, após esta primeira experiência cheia de obstáculos. Almoçamos num restaurante agradável, que está nas fotos da esquerda, onde João experimentou, como sobremesa, o café gourmand, que está agora na moda na Europa – um café expresso com vários tipos de sobremesas.

Neste restaurante, com as mesas no pátio externo para aproveitar o verão, ao olhar o cardápio, ver o biotipo da principal garçonete – uma loira gordinha com as faces rosadas – e a decoração tipo Baviera, parecia que estávamos na Alemanha. Em seguida, caminhamos pela cidade, cuja foto superior da direita mostra um *flash*, que “dormia” logo após o almoço do domingo, pois não cruzamos com ninguém no percurso.

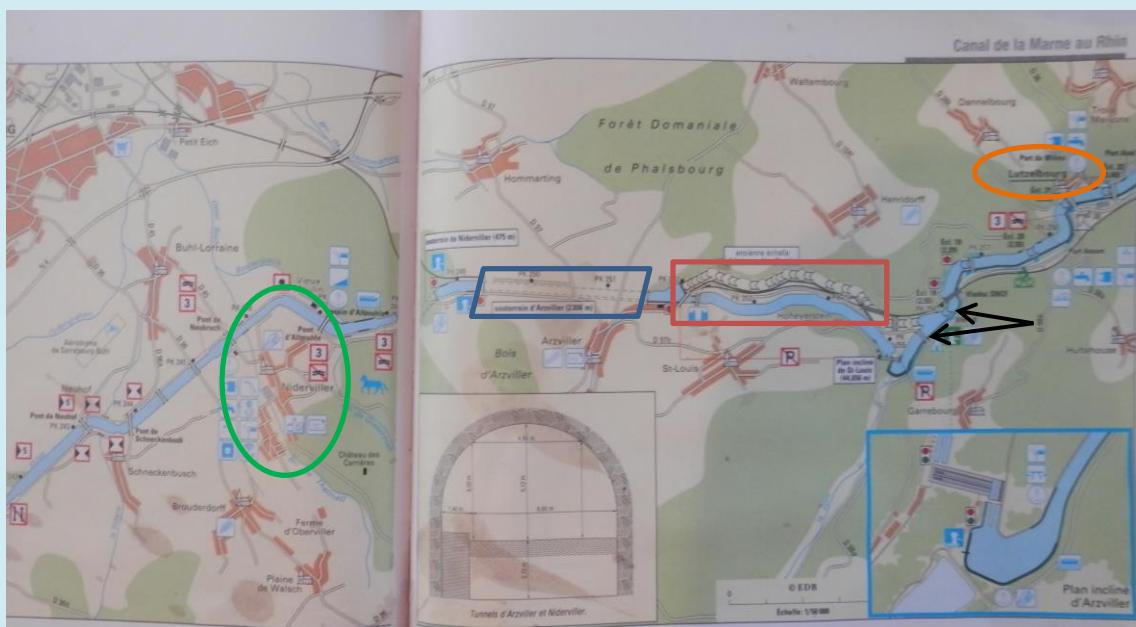


De Nirdeviller a Hesse, onde pernoitamos, a paisagem de bosques foi se mesclando com campos de trigo, já amarelinho para a colheita, e com áreas de criação de gado.

As paradas são pontos que estão assinalados no mapa que serve de guia para a navegação, em que estão detalhadamente cartografadas asclusas, pontos para

amarração de barcos, recarga de energia e de água, uso da internet, como o mapa deste primeiro trecho mostra.

Em laranja está nosso ponto de partida: a cidade de Lutzelbourg. No retângulo vermelho, a representação do plano inclinado. As flechas negras mostram duas das eclusas entre as muitas que passamos. Marcado em azul, o longo túnel, cujas fotos já foram inseridas. Por fim, na elipse verde, a cidade de Niderviller, onde atracamos para o almoço.



Aportamos em Hesse, uma village tão pequena que apenas João e Eliseu animaram-se para dar uma volta. A decisão era passar a noite neste porto. A chuva caiu forte por volta das 20h e estragou nossa ideia de um jantar ao ar livre. Dentro do barco, uma boa salada, um pedaço de torta de cebola e um vinho nacional, é claro, enquanto se discutia as opções de percurso para o dia seguinte.

Carminha Beltrão

Junho de 2014