



Vladivos Tokyo

Segunda reportagem sobre a jornada que uniu **Moscou a Tóquio por terra e mar**.
Veja agora o desfecho: duas noites no mar do Japão, Sakai-minato, Okayama e

Por Décio Galina **texto** e Luiz Maximiano **fotos**

Na edição passada, rasgamos a **Sibéria** de trem até Vladivostok.
trem-bala para chegar à capital na hora do rush da estação Shinjuku

Na página ao lado,
moças deixaram a tarde
passar no café Latte
em Vladivostok. Acima,
garotas se divertem
em Tóquio, perto da
estação Harajuku

Abaixo, o Antique Automobile Museum. Na foto maior, Moskvich 403, GAZ 21 Volga e o GAZ 20 Pobeda. Na menor, modelos usados na Segunda Guerra



Vladivostok, hotel Vladivostok, 8 horas, café da manhã. Enormes placas retangulares de gelo boiam no mar do Japão. A neve despenca sem considerar a previsão da véspera, que era de sol. Uma das cidades mais fechadas da União Soviética por ser base importante da marinha, Vladivostok, de 610 mil habitantes, só permitiu a entrada de estrangeiros em 1992. É conhecida no Brasil graças ao tabuleiro do jogo War – e à capa da edição 79 de *Audi Magazine*. Ainda hoje é difícil encontrar alguém que fale inglês na cidade – e, para os russos, causa certa estranheza encontrar dois brasileiros batendo perna nas ladeiras dessa borda da Ásia.

Melhor caprichar no café, pois o dia vai ser longo. Café com leite, muitos pães pretos extremamente macios, salada de frutas, ovos mexidos e complementos surpreendentes para essa hora do dia: peixe cru, arroz integral, frango com molho de raiz forte, bacalhau, tomate e pepino.

Uma delícia. A atenção dos hóspedes, porém, não está voltada apenas para a fartura da mesa central. Está todo mundo de olho nas imagens reproduzidas nas telas planas do restaurante: cenas de desfiles de biquíni do São Paulo Fashion Week. Modelos e mais modelos indo para cá e para lá com o que há de novidade na moda praiana – e nós ali, sob nevasca, a dois dias de pegar um navio para o Japão. Depois de atravessar oito fusos horários e 9.289 quilômetros de Moscou a Vladivostok em sete dias de trem, na maior travessia terrestre do planeta (tema da reportagem da edição anterior), esperávamos de tudo, menos isso – sem que pareça uma reclamação, por favor.

Vladivostok é peça fundamental na logística da viagem criada por *Audi Magazine*. Além de ser ponto final da jornada férrea transiberiana, a cidade funcionou como porto de partida para duas noites em alto-mar até Sakai-minato, na costa oeste da ilha do Honshu – e, dali, mais dois trens até Tóquio. Nosso quartel-general em Vladivostok foi o café Latte, na rua Svetlanskaya, 83, aberto por Alexei Fomin em novembro de 2008 – cozinhas russa, europeia e japonesa reunidas no melhor café da cidade. Lugar de 33 mesas muito bem frequentadas, repleto de mulheres que bem poderiam estar nas imagens de desfile de moda

vistas há pouco no hotel. A gerente Anastásia Dotsenko, 23 anos, não fala uma vírgula em inglês, é muito gentil e não se incomoda em ser alvo de algumas fotos nos dois dias que lá estivemos. Do café Latte, se pode atacar as principais atrações da cidade: o submarino S-56 (hoje transformado em museu), o navio Krasny Vypel (o primeiro da marinha soviética do Pacífico, construído em 1911) e o funicular que leva até o topo do morro com a mais clássica vista panorâmica. Da porta do Latte, se testemunha o boom econômico da cidade causado por investimentos do governo que superaram os US\$ 6 bilhões: se vê uma grande ponte em construção – Vladivostok se arruma para sediar a próxima Asian Pacific Economic Conference, em 2012.

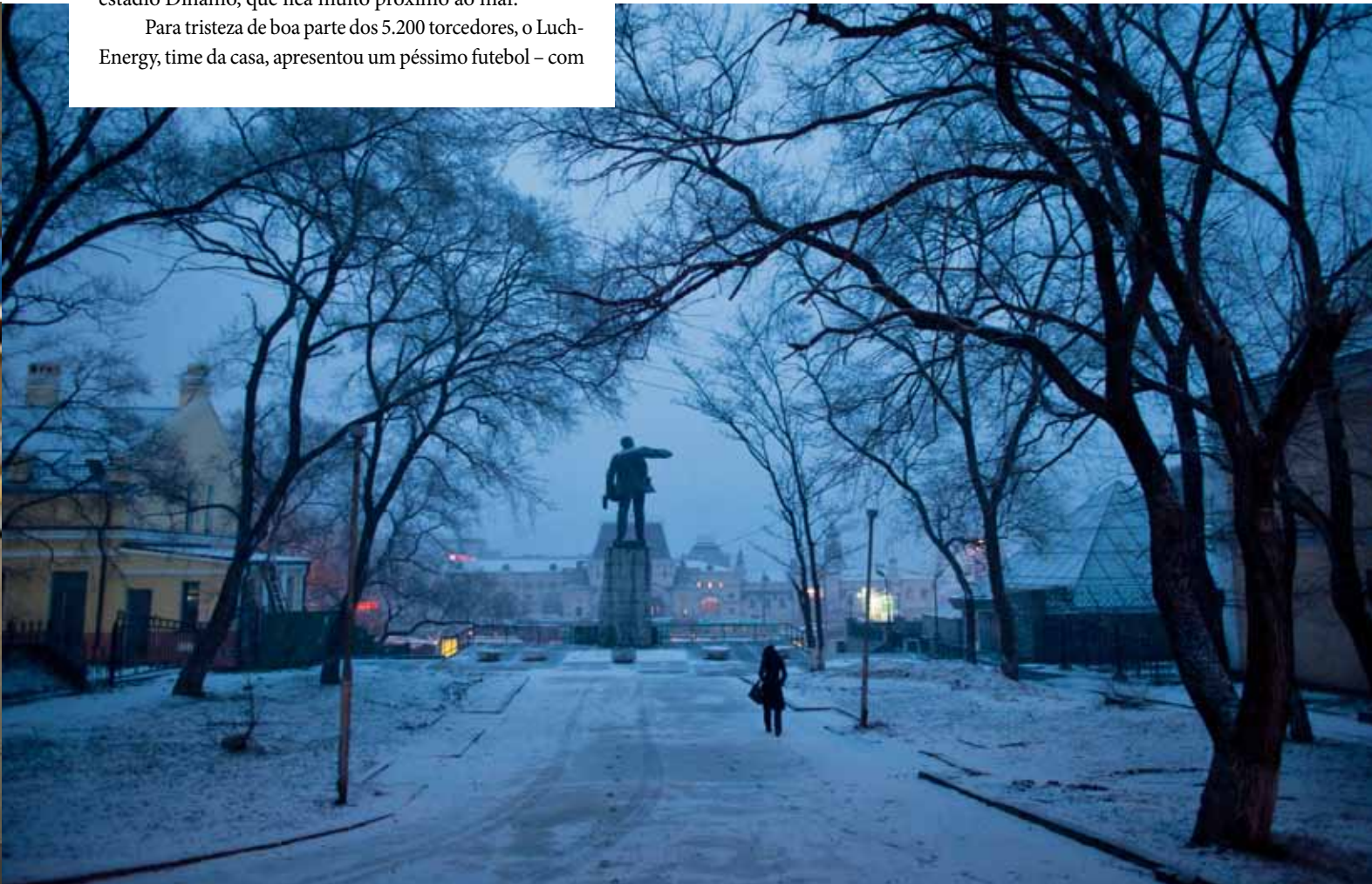
Na rua Svetlanskaya – outra chance de um pit stop no café Latte – passa o ônibus 31, que leva ao Antique Automobile Museum (rua Sakhalinskaya, 2A). O lugar conserva 32 motos e 18 carros dos anos de 1930 a 1970, relíquias soviéticas como o GAZ-20 Pobeda, de 1948, com quatro cilindros, 2.111 cc e 50 hp; e o Moskvich-401, de 1954, com quatro cilindros, 1.074 cc e 26 hp. Entre um salão e outro, vários cartazes da era socialista e fotos históricas de guerra. Na volta do museu, ainda deu tempo de mais um break no café Latte antes de atravessar a cidade até o estádio Dinamo, que fica muito próximo ao mar.

Para tristeza de boa parte dos 5.200 torcedores, o Luch-Energy, time da casa, apresentou um péssimo futebol – com

erros infantis de passe, principalmente no meio de campo – e perdeu por 1 a 0 do Kuban Krasnodar, pela segunda divisão do campeonato russo. Pior do que acompanhar a fraca exibição do Luch foi aguentar a sensação térmica de 10 graus negativos e o vento gelado soprado pelo mar. Para se distrair do frio, o fotógrafo Luiz Maximiano, paranaense de Assis Chateaubriand, começou a contar os orgulhos que tem de sua cidade natal, lugar de 33 mil habitantes, 585 quilômetros a oeste de Curitiba. “Assis tem o barbeiro seu Marcelo, com o maior bigode do Brasil, ele enrola o bigode atrás da orelha; foi em Assis que aconteceu o pior show de Leandro e Leonardo, eles falaram isso no programa da Hebe; e foi em Assis que nasceu Alessandro, hoje ala do Corinthians.” Nem histórias tão comoventes foram capazes de vencer o frio: fomos embora antes do apito final, correndo, para esquentar os ossos até o hotel.

A quarta-feira de embarcar no navio rumo ao Japão amanheceu com céu azul e sol, o oposto da previsão da véspera, que era de neve. A cautela exigia chegar cedo ao porto, já que não é das coisas mais corriqueiras pegar uma embarcação de bandeira panamenha, com tripulação coreana e filipina, que só sai uma vez por semana de Vladivostok para Sakai-minato, com escala em Daegu, na Coreia do Sul. >>

Estátua de Lenin em praça de Vladivostok. Ao fundo, fachada da estação de trem



Percebo o semblante horrorizado da coreana à minha frente. Ela leva a mão à boca, mas não abafa o grito: atrás de mim um homem com a cara ensanguentada

Depois de um atraso de cinco horas, o navio Eastern Dreams deixa Vladivostok para trás rumo ao Japão

“No Brasil, a comida é boa e barata”

Hwang Bo Sang, 69 anos, nascido em Pusan, Coreia, capitão aposentado que passa temporadas de apenas um mês a bordo para ensinar os segredos do mar aos comandantes mais jovens. “Na década de 1980, fui várias vezes ao Brasil: Recife, Vitória, Angra dos Reis, Santos, Rio Grande. Lembro do copo pequeno em que vocês tomam café, uma delícia. Os marinheiros gostam dos portos do Brasil porque a comida é boa e barata, tem churrasco e cachaça.” A viagem que Hwang mais deseja fazer agora é o trem transiberiano, de Moscou a Vladivostok. “Um dia voei do Japão para a Dinamarca e vi como a Rússia é bonita. Quero voltar lá, mas por terra.”



Durante a espera das cinco horas de atraso da partida, na lanchonete do porto, quem aparece? Andrei Chalov, o militar aposentado de 49 anos da cidade de Ryazan ao sul de Moscou, um dos dois russos com quem dividimos a cabine do trem transiberiano. Ele esteve no porto porque sabia que viajaríamos naquele dia. Queria se despedir e fez uma surpresa. Longe dos trilhos, no entanto, Andrei parece outra pessoa. Ao contrário do sujeito extrovertido que ficava contando piada em russo, Andrei está para poucas palavras, sorrisos magros. Ele bate uma foto e adeus. Andrei deixa a lanchonete – e deixa o silêncio. Foi como se a Rússia se despedisse.

O navio **Eastern Dreams** tem 140 metros de comprimento, 20,5 de largura, três andares e faz a rota semanal para o Japão desde junho de 2009. Com dois motores japoneses de 6.750 hp, desenvolve 18,4 nós de velocidade média (34 km/h). Estamos entre 86 passageiros (71 russos, dos quais 58 desceriam na Coreia), servidos por uma tripulação de 45 pessoas. “Metade coreana, metade filipina”, detalha a gerente Young Ji, 29 anos na Coreia e 28 no padrão ocidental. Explica-se: na Coreia se começa a contar a idade desde a gravidez. “Temos muitos filipinos, pois eles sabem falar inglês e ensinam outros tripulantes enquanto cantam durante o

expediente. Além disso, eles recebem salários baixos.” As acomodações variam de espaçosas cabines com janela e televisão para duas pessoas a grandes salões sem janela onde dezenas de pessoas dormem em tatame. No balcão de informações, aguardo a vez para ser atendido. Quero marcar a entrevista com o comandante do navio.

De repente, percebo o semblante horrorizado da recepcionista coreana à minha frente. Ela leva a mão à boca, mas não abafa o grito de susto: logo atrás de mim, um homem – também aguardando a vez para ser atendido – com o rosto todo ensanguentado, mas absolutamente calmo. Vários tripulantes se mobilizam para estancar o sangue que vaza pelo supercílio e tirar o ferido do meio do salão. O acompanhante do ferido também está calmíssimo, como se aquilo acontecesse a todo momento e não fosse nada assim tão grave. E não era. No dia seguinte, às sete da manhã, o ferido (com curativo na testa) estava batendo papo na mesa de café da manhã – embora ele e seus amigos já estivessem brindando com canecas de meio

litro de cerveja. São marinheiros russos. Estão indo para a Coreia, pegar o barco em que vão trabalhar na pesca no estreito de Bering, uma das atividades mais arriscadas de que se tem notícia. Agora estava explicado por que não fizeram drama por causa de uma bobeira, uma cicatriz que se abre num tombo.

O capitão Lee Jong Yeol, 40 anos (20 de experiência no mar), nos recebeu na hora marcada, na torre de comando do navio. Ele nasceu nas montanhas, nem sonhava com o mar. Mas o pai morreu cedo, a mãe não tinha como bancar o ensino dos cinco filhos e Lee entrou na escola marítima, que era gratuita. Hoje, não se vê longe da profissão. “Não vou ter filhos, não sou casado”, garante enquanto circula pela torre do comando, checando diversos aparelhos. “A vida do marinheiro é ficar no navio.” Lee poderia folgar >>

O Eastern Dreams tem 140 metros de comprimento. Acima, passageiros matam o tempo na jornada de duas noites

duas semanas após dois meses de serviço, mas muitas vezes ele prefere abdicar desse direito. “Sou do mar.”

As duas noites a bordo do Eastern Dreams funcionam como uma ponte de trânsito lento entre dois planetas de galáxias distintas: Rússia e Japão. De um lado, uma ex-cidade secreta soviética, com navios de combate ancorados, cheia de morros, gente andando com pressa, esbarrando o ombro na calçada lotada, marinheiros fardados, ventania; do outro, Sakai-minato, lugarzinho pacato-quase-parando, de limpeza impecável, onde cada esquina poderia estar numa sequência de Akira Kurosawa, onde o sinal sonoro para travessia de pedestres cegos vira um grande acontecimento.

Trata-se de uma jornada marítima muito distante do imaginário ocidental – e isso tem seu peso quando se está lá, no meio do nada, no curso de uma travessia que une povos e culturas tão profundamente diferentes. Três dias sem ter para onde escapar – assim como foram os sete de trem entre Moscou e Vladivostok. Você sem rotas de fuga, preso nas ideias, consciente de estar ali, tão distante de tudo, com um mar de tempo para deixar a cabeça solta, para ver o pessoal no convés passeando com a roupa colada pelo vento.

Entre os passageiros, Katya Karpova, 25 anos, e a amiga (conhecida na embarcação) Lyana, 28. Ambas russas de Vladivostok, ambas agentes de viagem indo conhecer o potencial turístico coreano. Desembarcam em Daegu e pegam cinco horas de ônibus até Seul. No navio, dividem cabine com outras duas pessoas e dormem em tatames. Comentam que o russo está com mais dinheiro para gastar em viagem; por isso, investigam novos destinos e hospedagem na Coreia. “Atualmente, o russo gosta de viajar para a Tailândia”, ensina Katya.

Na escala em Daegu, a maioria russa foi substituída por dezenas de coreanos, como o grupo de 33 senhoras que embarcou apenas para dormir uma noite em alto-mar, desfrutar o dia seguinte em Sakai-minato e retornar para a Coreia. Não sei se todos a bordo concordam comigo, mas o melhor lugar para apreciar o nascer do sol é no enorme ofurô retangular que fica no salão de banho, dividindo espaço com chuveiros baixos, onde os passageiros se lavam sentados em banquinhos de plástico. Duas grandes

Abaixo, piquenique em Okayama com as cerejeiras floridas. Na foto maior, o jardim Korakuen



Paisagem siberiana desenhada pela janela. Na página ao lado, lê-se em letras cirílicas Rossiya, nome do trem qasasve liga Moscou a

janelas decoram o salão. Por elas, o mar prateado se exhibe hipnótico como a Sibéria. Por elas, vejo aumentar o trânsito de embarcações ao redor do navio. Não demora muito e a terra se faz perceber no horizonte. Os passageiros se agitam com a proximidade do término da navegação. Da proa, assisto ao marinheiro usar uma espécie de bazuca para atirar um cabo no porto. Esse cabo é capturado por um trio de japoneses empenhados na missão de amarrar o navio ao píer. Baixamos âncora no Japão.

A revista da bagagem no porto de Sakai-minato, na costa oeste da ilha de Honshu, é rigorosa. Até os cantos da carteira são vasculhados – tudo com a extrema educação de policiais usando luvas brancas. A pequena cidade (36.843 habitantes: 19.087 mulheres e 17.756 homens) é famosa por ser berço do desenhista de mangá Shigeru Mizuki, 78 anos. Há um museu sobre vida e obra de Shigeru. Ele também é o nome da principal rua da cidade, que tem a estação de trem em uma das pontas e 134 estátuas de bronze dos monstros e fantasmas concebidos pelo desenhista (entre eles, o popular Ge Ge Ge No Kitaro). Como não há nada que se pareça com um banco para trocar dinheiro perto da estação de trem, o jeito é procurar informação em uma

empresa. Ao pôr o pé no saguão de entrada, os funcionários fazem uma saudação gritando algo. Uma moça indica o caminho para a troca de moeda.

Quando estou no meio do caminho, correndo para não perder o trem que sai dali a poucos minutos, percebo que estou sendo seguido por um carro. Era Asako, a moça que havia dado a informação. “Me desculpe. Indiquei o lugar errado. Entre no carro que vou levar você para o endereço certo.” Os japoneses são fantásticos. Aceito a carona, entramos no banco, que tem como som ambiente música clássica e canto de passarinhos. “Mozart”, comenta Asako. Perdemos o trem programado, mas em meia hora aparece outro com o teto todo ilustrado com personagens de Shigeru Mizuki.

O pequeno trem local de apenas dois vagões nos leva até Yonago – ali, pegamos um maior e mais veloz até Okayama, penúltima escala da viagem, cidade de 630 mil habitantes, orgulho nacional graças a Korakuen, considerado um dos três jardins mais lindos do país. Korakuen tem 310 anos de história, foi aberto ao público em 1884, destruído pela enchente de 1934 e pelos bombardeios da Segunda Guerra e restaurado seguindo os padrões estéticos do período Edo. Coisa linda de lugar.

O simples ato de atravessar a rua vira um programa no cruzamento principal de Shibuya, em Tóquio



A aventura que começou com sete dias nos trilhos siberianos termina em 3h19min, tempo que o trem-bala precisa para cobrir os 543 km de Okayama a Tóquio



Domingo, no parque Yoyogi, em Tóquio: é dia da turma de rockabilly dar um tapa no visual e dançar pra valer

O deslocamento de 2h40min até Okayama acontece sob chuva fina. No dia seguinte, porém, sol e céu azul perfeitos para visitarmos o jardim em um dos momentos mais especiais do ano para a cultura nipônica: o hanami, a contemplação da floração das cerejeiras (sakura) e a consequente chuva lenta de pétalas rosadas. O Korakuen tem um quarteirão dedicado apenas às cerejeiras. Mesmo agora, batucando esta reportagem, é inevitável suspirar, tamanha a beleza da lembrança. Assim como nos trilhos transiberianos e na travessia marítima, a noção de tempo, ali, no meio das cerejeiras, se alterou completamente. Sabe-se lá quantas horas foram por terra diante das flores boiando no ar.

Os japoneses aproveitam a época da sakura para celebrar a vida, ir para as ruas, fazer piquenique, como o que vimos de estudantes de medicina, curtindo um churrasco, jogando queimada e badminton às margens do rio Asahigawa. Após a visita ao castelo Okayama-jo, hora de encarar o último trecho da jornada iniciada em Moscou há 15 dias:

Shinkansen até Tóquio. A aventura que começou com uma estilingada de sete dias sobre 9 mil quilômetros de trilhos russos vai terminar em 3h19min – tempo necessário para o trem-bala Nozomi 32 (modelo N700) vencer os 543 quilômetros entre Okayama e Tóquio, a 275 km/h. Kobe, Osaka, Kyoto, Nagoya e Yokohama passam voando em escalas que duram, no máximo, 1min40s.

Tóquio, 17h33 Rush do fim de tarde em Shinjuku, a estação de metrô mais movimentada do mundo: 3,6 milhões de passageiros em dias de semana. Rios de gente. Shinjuku deságua na boca das torres do Tokyo Metropolitan Government, com 243 metros de altura e observatório gratuito no 45º andar. Nos dois dias seguintes, boas caminhadas pelo templo de Meiji Jingu, pelo parque Yoyogi e pelos bairros Shibuya, Ginza, Harajuku e Asakusa. O último jantar da jornada que ligou Moscou a Tóquio por terra e mar foi especialíssimo: degustação de 11 pratos principais



O chef Jeff Ramsey comanda a degustação no Tapas Molecular Bar. Abaixo, Tóquio aos pés do Mandarin Oriental

no Tapas Molecular Bar, conduzido pelo chef Jeff Ramsey, uma das estrelas do *Guia Michelin*. Existe um mês de espera para conseguir um dos oito lugares no balcão do 38º andar do Mandarin Oriental – um dos melhores hotéis urbanos asiáticos e uma das vistas mais sensacionais de Tóquio.

Jeff tem 34 anos, é filho de japonesa com norte-americano, nascido no Japão, crescido nos Estados Unidos. Comanda o Tapas desde 2005. Desenvolve um novo menu de degustação a cada estação do ano. Jeff sorri ao saber a procedência da reportagem de *Audi Magazine*. “Gosto muito dos brasileiros, do jeito que vocês falam. Passei um mês no Brasil, em 2002, cinco dias em São Paulo, fiz uma tatuagem numa galeria do centro, visitei Bahia, Rio de Janeiro, tive uma namorada...” Após o jantar, jazz desfiado por sax, contrabaixo e piano. As luzes vermelhas no topo dos prédios aos pés do Mandarin piscam no ritmo. Também dá para ver, lá embaixo, trens rastejando pelos caminhos de Tóquio. Lembro do primeiro embarque, na estação Yaroslavski, em Moscou, uma segunda-feira, às 9h25 da noite. Bem que Oleg, o condutor do vagão, poderia estar aqui, com aquele uniforme azul, de cara fechada, brindando com vodca esta viagem que é a vida, ainda com uma pulga atrás da orelha se roubei ou não a toalha da cabine do trem. //



Serviço

Hotel Mandarin Oriental Tokyo
0800891-3578
www.mandarinoriental.com/tokyo