

## FICHA TÉCNICA

Título original: *Night over Water*

Autor: *Ken Follett*

Copyright © 1991 by Ken Follett

Todos os direitos reservados

Tradução © Editorial Presença, Lisboa, 2018

Tradução: *Isabel Nunes e Helena Sobral*

Revisão: *Carlos Jesus/Editorial Presença*

Capa: *Catarina Sequeira Gaeiras/Editorial Presença*

Imagem da capa: *Arcangel*

Composição, impressão e acabamento: *Multitipo — Artes Gráficas, Lda.*

4.<sup>a</sup> edição, Lisboa, março, 2018

Depósito legal n.º 437 236/18

Reservados todos os direitos  
para a língua portuguesa (exceto Brasil) à

**EDITORIAL PRESENÇA**

Estrada das Palmeiras, 59

Queluz de Baixo

2730-132 Barcarena

info@presenca.pt

www.presenca.pt

## CAPÍTULO UM

Era o avião mais romântico jamais construído.

Às doze e trinta do dia em que a guerra foi declarada, de pé na doca de Southampton, Tom Luther perscrutava o céu, à espera do avião, o coração cheio de ansia e de temor. Sem cessar, cantarolava baixinho uns compassos de Beethoven: o primeiro andamento do concerto do *Imperador*, uma melodia estimulante e apropriadamente bélica.

Cercava-o uma multidão de mirones: entusiastas da aviação com binóculos, rapazinhos e curiosos. Luther calculava que aquela devia ser a nona vez que o hidroavião da Pan American amarava no estuário de Southampton, mas a novidade mantinha-se. O avião era tão fascinante, tão esplêndido, que as pessoas se juntavam para o ver, mesmo naquele dia em que o seu país entrara em guerra. Ao lado, na mesma doca, encontravam-se dois magníficos transatlânticos que se agigantavam sobre as cabeças das pessoas, mas os hotéis flutuantes tinham perdido a magia: toda a gente mirava o céu.

Contudo, enquanto esperavam, falavam da guerra nos mais variados sotaques ingleses. As crianças mostravam-se entusiasmadas pelo que viam, os homens falavam em tom baixo, bem informados, sobre tanques e artilharia, as mulheres pareciam preocupadas. Luther era americano e esperava que o seu país não se envolvesse na guerra: a América não tinha nada a ver com aquilo. Além disso, dos nazis podia dizer-se que eram duros com os comunistas.

Luther era empresário, fabricante de tecidos de lã. A dada altura, tivera muitos problemas com os vermelhos nas suas fábricas. Estivera à mercê deles, e eles quase o haviam arruinado. Continuava a sentir amargura em relação a isso. A loja de roupa de homem do pai entrara em falência por causa dos judeus que se instalaram na zona e lhe fizeram concorrência, e depois a sua empresa, a Luther Woolens, fora ameaçada pelos comunas, judeus na sua maioria! Então, Luther conheceu Ray Patriarca, e a sua vida mudara. A gente de Patriarca sabia como lidar

com os comunistas. Houve alguns acidentes. Um tipo exaltado ficou com a mão presa num tear. Um sindicalista morreu por atropelamento e subsequente fuga do condutor. Dois homens que se haviam queixado de infrações aos regulamentos de segurança meteram-se numa luta num bar e acabaram no hospital. Uma agitadora retirou a queixa que tinha interposto contra a fábrica quando a sua casa ardeu completamente. Foram apenas necessárias algumas semanas; desde então não houve mais problemas. Patriarca sabia o mesmo que Hitler: a forma de lidar com os comunistas era esmagá-los como baratas. Luther bateu com o pé no chão, ainda a cantarolar o concerto de Beethoven.

Uma lancha saiu da doca dos hidroaviões, a Imperial Airways, do outro lado do estuário do Hythe, e fez umas quantas passagens na zona de amaragem, em busca de detritos flutuantes. Da multidão ouviu-se um murmúrio ansioso: o avião devia estar a chegar.

O primeiro a avistá-lo foi um rapazinho com umas botas novas e grandes. Não tinha binóculos, mas a visão dos seus onze anos era melhor que a das lentes. — Ali vem ele! — guinchou. — Ali vem o *Clipper*! — E apontou para sudoeste. Todos olharam nessa direção. Ao início, Luther só conseguia distinguir uma forma vaga que podia ser um pássaro, mas logo os contornos se delinearam, e um zumbido de excitação espalhou-se no seio da multidão, à medida que as pessoas diziam umas às outras que o rapaz tinha razão.

Toda a gente lhe chamava *Clipper*, mas tecnicamente era um *Boeing B-314*. A Pan American encomendara à Boeing a construção de um avião capaz de transportar passageiros através do oceano Atlântico num ambiente de luxo, e o resultado era aquele: enorme, majestoso, incrivelmente potente, um palácio voador. A companhia recebera seis e encomendara outros seis. Em conforto e elegância, eram semelhantes aos fabulosos transatlânticos que aportavam em Southampton, mas os navios levavam quatro ou cinco dias a atravessar o Atlântico, ao passo que o *Clipper* conseguia fazer a viagem em vinte e cinco a trinta horas.

Fazia lembrar uma baleia alada, pensou Luther quando o avião se aproximou. Tinha um grande focinho embotado à semelhança das baleias, uma fuselagem maciça e uma cauda que afunilava e que culminava em dois estabilizadores iguais, montados ao alto. Os enormes motores estavam montados nas asas, por baixo das quais havia um par de robustas asas de flutuação que serviam para estabilizar o aparelho quando poisado na água. O fundo do avião possuía um gume afiado como o dos cascos dos navios rápidos.

Em breve Luther distinguia as grandes janelas retangulares em duas filas irregulares, que assinalavam os deques superior e inferior. Viajara para Inglaterra no *Clipper*, exatamente uma semana antes, e, assim,

a configuração era-lhe familiar. O deque superior compreendia a cabina de voo e o porão das bagagens, e o inferior destinava-se aos passageiros. Em vez de filas de cadeiras, existiam diversas salas com sofás. À hora das refeições, o salão principal servia de sala de jantar, e à noite os sofás convertiam-se em camas.

Tudo fora concebido para isolar os passageiros do mundo e do tempo para lá das janelas. Havia tapetes grossos, iluminação suave, veludos, cores calmantes e estofos espessos. O isolamento à prova de som reduzia o rugido dos potentes motores a um zumbido distante e tranquilizador. O comandante exibia uma autoridade calma, a tripulação apumada e elegante nos seus uniformes da Pan American, os comissários sempre atenciosos. Todos os desejos eram atendidos: havia bebida e comida permanentemente; o que quer que se desejasse aparecia como que por magia, no momento exato — as cortinas das camas corridas à hora de dormir, morangos frescos ao pequeno-almoço. O mundo exterior começava a parecer irreal, como um filme projetado nas janelas e o interior do avião transformado no universo.

Um tal conforto não saía barato. O preço da viagem de ida e volta era de 675 dólares, metade do preço de uma casa pequena. Os passageiros eram membros da realeza, estrelas de cinema, presidentes de grandes companhias e chefes de Estado de pequenos países.

Tom Luther não era nenhuma daquelas coisas. Era rico, mas trabalhara muito pelo seu dinheiro e normalmente não o teria desbaratado em luxos. Contudo, precisara de se familiarizar com o avião. Haviam-lhe pedido que realizasse um trabalho perigoso para um homem poderoso, mesmo muito poderoso. Não seria pago, mas um tal homem dever-lhe um favor era melhor que dinheiro.

Talvez tudo viesse ainda a ser cancelado: Luther esperava por uma mensagem que lhe desse a luz verde final. Em parte, sentia-se ansioso por despachar aquilo; por outro lado, tinha esperança de não ter de o fazer.

O avião desceu de lado, a cauda mais baixa do que o nariz. Estava agora muito próximo, e Luther ficou de novo impressionado pelas suas dimensões tremendas. Sabia que tinha 109 pés de comprimento e 152 de envergadura, mas estas medidas eram apenas números até se ver, de facto, a coisa a flutuar pelo ar.

Por instantes, parecia não estar a voar mas a cair e iria despenhar-se no mar como uma pedra e afundar-se. Depois, pareceu pairar, mesmo acima da superfície, como se suspenso de um fio, por um longo momento de *suspense*. Tocou, por fim, na água, deslizando pela crista das ondas e levantando salpicos, qual pedra roçando a água e erguendo pequenas explosões de espuma. Todavia, no estuário abrigado havia

pouca ondulação e, um momento mais tarde, com uma irrupção de espuma que fazia lembrar o fumo de uma bomba, o casco mergulhou na água.

Rasgou a superfície, abrindo um sulco branco no verde e lançando pelo ar jatos iguais de ambos os lados. Luther pensou num pato a poisar num lago com as asas abertas e as patas dobradas. O casco afundou-se mais, fazendo aumentar as cortinas de espuma em forma de vela que se erguiam para a direita e para a esquerda, e depois começou a inclinar-se para a frente. A espuma aumentou à medida que o hidroavião se nivelava, submergindo o bojo cada vez mais. Depois, por fim, afocinou. A velocidade reduziu-se de súbito, a espuma passou a um leve fluxo, e o avião velejou como o navio que realmente era, calmamente, como se nunca se tivesse atrevido a desejar o céu.

Luther deu-se conta de que estivera a sustentar a respiração e soltou-a num longo suspiro de alívio. Recomeçou a cantarolar.

O avião deslizou para o seu ancoradouro, onde Luther desembarcara havia uma semana. A doca era uma jangada especialmente concebida, com dois pontões iguais. Em poucos minutos, os cabos seriam amarrados a esportes na frente e na traseira do avião, e este seria puxado por um guincho, de revés, para o lugar de atracagem entre os pontões. Em seguida, os privilegiados passageiros surgiriam, saindo pela porta para a superfície larga da asa de flutuação, depois para a jangada e daí pela prancha de embarque até terra.

Luther deu meia-volta e deteve-se de súbito. Junto a si estava uma pessoa que nunca vira: um homem de cerca da sua altura, envergando um fato cinzento-escuro e um chapéu de coco, qual funcionário a caminho do emprego. Luther ia a continuar, mas olhou de novo. O rosto por baixo do chapéu não era o de um funcionário. O homem tinha uma testa alta, olhos azul-vivo, um queixo comprido e uma boca fina e cruel. Era mais velho que ele, com cerca de quarenta anos, mas tinha ombros largos e parecia em forma. Tinha um ar atraente e perigoso. Mirou-o fixamente nos olhos.

Luther parou de cantarolar.

O homem disse: — Sou Henry Faber.

— Tom Luther.

— Tenho uma mensagem para si.

O coração de Luther deu um salto. Tentou ocultar o entusiasmo e falou no mesmo tom entrecortado do outro. — Ótimo. Diga.

— O homem por quem está tão interessado embarcará neste avião na quarta-feira, quando partir para Nova Iorque.

— Tem a certeza?

O homem mirou-o com dureza e não respondeu.

Luther assentiu, sisudo. Portanto, o trabalho era para valer. Pelo menos, terminara o *suspense*. — Obrigado — agradeceu.

— Há mais.

— Estou à escuta.

— A segunda parte da mensagem é: não nos desiluda.

Luther inspirou fundo. — Diga-lhes para não se preocuparem — respondeu com mais confiança do que na verdade sentia. — O tipo poderá sair de Southampton mas nunca chegará a Nova Iorque.

A Imperial Airways tinha as suas instalações para os hidroaviões do outro lado do estuário, em frente às docas de Southampton. Os seus mecânicos davam assistência ao *Clipper*, supervisionados pelo engenheiro de voo da Pan American. Naquela viagem o engenheiro era Eddie Deakin.

Era uma grande tarefa, mas tinham três dias. Depois de os passageiros desembarcarem no ancoradouro 108, o *Clipper* deslocou-se para Hythe, do outro lado. Aí, na água, foi manobrado para cima de uma plataforma rolante, depois içado para um plano inclinado e rebocado, fazendo lembrar uma baleia equilibrada num carrinho de bebé, até a um enorme hangar verde.

O voo transatlântico era uma tarefa dura para os motores. Na etapa mais longa, da Terra Nova à Irlanda, o avião estava no ar durante nove horas e, na viagem de regresso, com o vento pela frente, a mesma rota durava dezasseis horas e meia. Hora após hora, o combustível fluía, as velas lançavam faíscas, os catorze cilindros em cada um dos enormes motores bombeavam, incansáveis, para cima e para baixo, e os hélices de quinze pés golpeavam nuvens, chuva e temporais.

Para Eddie, era esse o encanto da engenharia. Era maravilhoso, era espantoso que os homens conseguissem construir motores que funcionassem com perfeição e precisão, hora após hora. Havia tantas coisas que podiam ter corrido mal, tantas peças móveis que tinham de ser fabricadas na perfeição e meticulosamente montadas para que não quebrassem, escorregassem, ficassem encravadas ou simplesmente gastarem-se, enquanto eles levavam um avião de quarenta e uma toneladas através de milhares de milhas<sup>1</sup>.

Na quarta-feira de manhã, o *Clipper* estaria pronto para o voltar a fazer.

---

<sup>1</sup> Em navegação aérea e naval, as distâncias são expressas em milhas (sistema imperial britânico). Nesta tradução foi decidido manter este sistema em todas as outras circunstâncias que aqui ocorrem. (NT)