

## REPORTAGEM



## 100 DIAS, 30 ANOS DEPOIS

O ROTEIRO DA TRAVESSIA SOLITÁRIA A REMO NO ATLÂNTICO

PARTIDA  
10/6/1984

Saída do porto de Lüderitz, na Namíbia. Para zarpar, os africanos não queriam responsabilidade sobre os riscos da viagem. Caso voltasse à costa, Amyr teria a embarcação apreendida.

CHEGADA  
18/9/1984

Desembarque na Praia da Espera, a 75km de Salvador, um pescador disse: "Como foi a pescaria, moço?". Amyr: "Não pesquei nada não, meu senhor". E ouviu: "Pois é, nuns dias se consegue tudo, noutros dias não se pega nada. É como a maré: vai, mas sempre volta".

## DIFICULDADES

Ventos acima de 100 nós (mais de 184 km/h) e ondas de 16 metros. Transatlânticos passavam próximos sem nota-lo (se o rádio falhasse). Baleias também. A morte era iminente. Remava 10 horas/dia, em média.

## RECURSOS QUE NÃO TEVE 30 ANOS ATRÁS

Não havia GPS. Navegou auxiliado por cartas náuticas, o sol e as estrelas. Reidratava comida com água do mar. Não sabia da meteorologia, hoje possível a navegadores. A tecnologia das roupas, menos emborrachadas e que não absorvem o sal, eliminaria ferimentos pelo corpo.

## DETALHES DA EMBARCAÇÃO

Transportava 1 tonelada e 275 litros de água doce. Usou madeiras laminadas, unidas por resina epóxi e vedadas até com peças de borracha usada em geladeiras.

5,94 metros

FONTE: Livro Cem Dias Entre Céu e Mar e amyrlink.com.br

FOTOS: ACERVO PESSOAL

## 30 ANOS DEPOIS

## O CÉU E O MAR POR

## TESTEMUNHIAS

CRUZAR O ATLÂNTICO REMANDO DA ÁFRICA ATÉ O BRASIL. NUNCA MAIS NINGUÉM TENTOU REPETIR O FEITO DE AMYR KLINK. ELE DIZ QUE NAVEGOU SOLITÁRIO NAQUELA AVENTURA HÁ 30 ANOS, MAS QUE FORAM 100 DIAS EM QUE NUNCA SENTIU SOLIDÃO

CLÁUDIO RIBEIRO  
claudio.ribeiro@opovo.com.br

“O que pode levar alguém a fazer uma coisa tão imbecil?”. Amyr Klink pensava também nisso, ainda no planejamento de sua viagem solitária, disposto a enfrentar um oceano Atlântico todo pela frente, num modestíssimo barco a remo de menos de seis metros. “Era uma coisa mesmo imbecil”, sair da Namíbia, na África, e remar até o Brasil.

Passados 30 anos do feito, que se completam no próximo dia 18, ele ri das histórias da aventura, a sua primeira de várias que já realizou em águas oceânicas. Foram 100 dias entre céu e mar, a expressão que dá título ao seu livro - mais de 550 mil exemplares vendidos. A viagem completa, em condições tão adversas e improváveis de sobrevivência, até hoje é exclusiva de Amyr.

Em São Paulo, na semana passada, ele conversou com jornalistas sobre projetos futuros, a já pensada opção de parar de navegar por causa da burocracia, críticas à falta de interesse em investir turisticamente em ancoradouros e contou das curiosidades da proeza de 1984, que desde então norteia também sua vida.

Amyr tem 58 anos, navega sempre, vive de marinas, é casado com Marina, as filhas passam férias na Antártica e todos seus projetos são ligados a barcos e mares. Nunca mais voltou a exercer ao ofício de economista. Na época da



O barco IAT, usado por Amyr em 1984, está agora no quintal de sua casa, no bairro Moema, São Paulo



Na travessia, Amyr se guiava por cartas náuticas, o sol e as estrelas

“A velha frase ‘Navegar é preciso, viver não é preciso’, eu a vejo, do mar, com olhos diferentes do que em terra. Navegar, eu entendo, é a arte da precisão, e viver é, antes de mais nada, fundamental.”

Amyr Klink, em trecho do livro *Cem dias entre céu e mar*

ADRIANO VIZONI/FOLHAPRESS



travessia do Atlântico, era um jovem paulista desconhecido, que nunca havia nem sequer navegado. Nem sabia que três tentativas anteriores semelhantes de europeus deram errado. “Eu navegava com o privilégio da ignorância. Se soubesse disso, talvez não tivesse ido”.

## Solidão? “Nunca”

No projeto de Amyr, o máximo de energia que teria seriam seus braços, pernas e os painéis solares para a bateria do radiocomunicador. Para usá-lo só duas vezes por semana. O estudo sobre as primeiras cartas de correntes e ventos o ajudou. Não eram ainda anos de GPS nem telefones satelitais. Ou roupas especiais menos emborrachadas que evitariam seus ferimentos. Para ondas gigantes, um barco que pudesse capotar e se desvirar já era grande coisa. Hoje há dados precisos de meteorologia. Levou comida desidrata-

da sem sal (“comia bem”) para que usasse a água do mar como tempero. Hoje carregaria barras de cereais e teria a saúde monitorada à distância.

Solidão? “Nunca tive. Não sentia falta de ninguém. Eram muitas responsabilidades”. Baleias, tubarões e peixes voadores o acompanhavam. Levou livros que nem leu. Amyr lembra de percalços burocráticos e incidentes que enfrentou antes da partida. Na véspera, a moto que guiava bateu num cortejo fúnebre. Estava sem documentos quando uma viatura policial lhe parou.

Liberado, seguiu na mesma moto e, ao frear para uma mulher passar, ela acabou atropelada por um carro. Sustos. Arrumou as malas de um projeto de dois anos em apenas 50 minutos, esqueceu de tomar vacinas importantes e quase não levou o rádio de comunicação - também por esquecimento. Trinta anos depois, é mesmo melhor rir. A viagem deu muito certo.

\*O repórter viajou a convite da Avianca, empresa que apoia o projeto “30 anos da travessia a remo do Atlântico”.

## VER

Em vídeo, Amyr relaciona seus projetos de navegação ao Ceará. Acesse <http://bit.ly/1qmD78p>

## LER

CEM DIAS ENTRE CÉU E MAR. Editora: Companhia das Letras. Preço médio: R\$ 20.

- Em [www.opovo.com.br](http://www.opovo.com.br) veja as outras expedições de Amyr Klink

## Escritos inéditos e a possível aposentadoria

Pela primeira editora que o contratou à época, Amyr Klink lembra que teria o prefácio do livro *Cem dias entre céu e mar* escrito pela cearense Rachel de Queiroz. Mas não gostou do que a escritora apresentou e conseguiu demover os editores da ideia inicial.

O navegador tem 45 páginas de escritos nunca publicados sobre a travessia do Atlântico. Nelas, descreve a fase anterior aos dias de navegação, de simulações e anotações do projeto. Espera quem queira publicar.

Das burocracias que enfrenta no Brasil para ter liberados seus projetos aventureiros, Amyr já cogita parar de ir ao mar em longas jornadas. Quase sempre comandante de si mesmo, pode se aposentar porque considera as licenças de navegação caras demais. Valores que, segundo ele, “equivalem a montar uma empresa de navegação”.

Amyr Klink espera que gestores públicos enxerguem o potencial turístico das marinas brasileiras, muito comum na Europa. “Em cálculos, essa atividade no Brasil pode gerar até R\$ 20 bilhões por ano”. (CR)