

entrevista especial

Edição: Paula Losada

Amyr Klink

Trinta anos de navegação

FELIPE TORRES
fellipetorres.pe@dabr.com.br

Há exatos 30 anos, o navegador brasileiro Amyr Klink, 58, concluiu a primeira e única travessia a remo do Atlântico Sul. Sozinho, ele percorreu sete mil quilômetros entre a Namíbia, no continente africano, e Salvador, na Bahia. A bordo de um pequeno barco, passou mais de três meses remando até dez horas por dia. No estoque, carregava 275 litros de água potável, alimentos desidratados, poucos remédios e equipamentos. A experiência deu origem ao best-seller Cem dias entre céu e mar, que permaneceu 31 semanas na lista dos livros mais vendidos. Depois da viagem, Amyr passou a se dedicar a expedições marítimas e empreendimentos ligados à navegação. Passadas três décadas desde a travessia, ele relembra como foram os dois anos de preparativos e a experiência de encarar o oceano sem os aparatos tecnológicos hoje disponíveis. Uma das poucas inovações eram painéis solares instalados para geração de energia. Para o escritor natural de São Paulo, jovens dispostos a fazer viagens semelhantes estão mais preocupados com a autopromoção e menos com a dedicação técnica.



GUSTAVO MORENO/CBID A PRESS

+ saibamais

Natural de São Paulo, Amyr Klink é filho de pai libanês e mãe sueca

Mora em Paraty, no Rio de Janeiro, onde mantém escola de navegação para jovens carentes

Sócio-fundador do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul, Santa Catarina

Autor de livros como Paratii entre dois polos, As janelas do Paratii, Os portos do mundo e o porto do Rio, Construindo o futuro, Mar sem fim e Linha-d'Água: entre estaleiros e homens do mar.

Já proferiu mais de 2.500 palestras no Brasil e no exterior, sobre temas como Criatividade, empreendedorismo, estratégia e inovação.

“É uma experiência de plenitude”

Até você concluir a travessia marítima, viagens semelhantes com barcos a remo tinham sido mal-sucedidas. Isso não lhe desestimulou?

Eu acompanhei as buscas por sobreviventes de algumas travessias dessas, e me perguntava o tempo todo o que levava alguém a fazer uma coisa tão imbecil. Engraçado porque eu não mudei de ideia, continuo achando imbecil. Acabei fazendo essa viagem, e foi uma experiência muito feliz. Eu me apaixonei pela ideia de fazer uma travessia usando o mínimo de energia, sem propulsão mecânica, apenas a força dos braços.

Como foram os preparativos antes de se lançar ao mar?

A princípio, fiquei impressionado com o tamanho da empreitada. Então comecei a dividir o problema em vários pequenos projetos, e percebi que não era assim tão complexo. Mas até iniciar de fato, foi um processo difícil. Quando finalmente comecei, foi um alívio grande, porque tudo aconteceu para a viagem não se realizar. A burocracia no Brasil, os dois anos de preparativos, a dificuldade de construir o barco aqui. Mas quando temos um projeto complicado são exatamente as dificuldades que fazem com que a gente se apegue a ele. Eram vários empecilhos e, ao mesmo tempo, muitos sinais de que a experiência era possível. O sinal mais promissor foi de um francês que atravessou o Atlântico

Norte na década de 1980, embora a distância lá seja consideravelmente menor, cerca de 1.200 milhas náuticas ou dois mil quilômetros a menos. Mesmo assim, o endosso dele foi importante.

De que maneira planejou o consumo de alimentos?

Um problema central era a água necessária para o preparo. Inicialmente, pensei em levar um dessalinizador no barco, ou levar alimentos desidratados junto com água, mas essas duas opções não eram viáveis. Isso foi resolvido com um programa alimentar em que eu podia reidratar os alimentos com água do mar, o que gerava um ganho logístico. Desafios como esse foram virando uma paixão. Li muito sobre acidentes de naufrágio, sobre como as pessoas sobreviviam bebendo quantidades mínimas de água, coletando plâncton, esmagando peixes voadores para coletar sumo hipotônico...

Quais alimentos levou a bordo?

A comida foi feita por umas meninas de Curitiba. Tinha de tudo, arroz, feijão, tutu, vatapá, bobó. Tudo era feito sem sal e desidratado, para ser preparado com água do mar. Hoje é bem mais fácil conseguir isso. Basta ir ao supermercado. Na época, nós levamos quase um ano para preparar a dieta.

Como foi sua preparação física?



ARQUIVO PESSOAL

Em 1984, Klink percorreu sozinho 7 mil quilômetros entre a Namíbia e Salvador

Perdeu muito peso?

Sempre tive boa preparação física até o período em que eu remava, nos anos 1980. Depois de sofrer um acidente, passei a me tornar sedentário, gordinho, fora de forma. Cheguei no Brasil com 25 quilos a menos.

Qual a importância de uma preparação psicológica em jornadas desse tipo?

Conversei com velhos marinheiros, pescadores, pessoas que sobreviveram a experiências de naufrágio. Estudei esses casos e vi que a principal causa de morte decorrente de naufrágio não é a falta de alimento e água, que só acontece em dez dias. Grande parte das pessoas morre de pânico no segundo dia. O fator psico-

lógico é muito mais relevante do que outras questões, como a resistência dos rins para processar a água do mar.

Como você escolheu o ponto de partida e o de chegada?

Por que a Namíbia e a Bahia? Ao estudar as rotas dos antigos navegadores, analisando cartas de correntes e ventos, comecei a perceber que existia uma lógica extraordinária nesses documentos. Em 1498, os portugueses já conheciam até a sazonalidade das variações de vento. Foram os primeiros a descobrir que esse é um sistema circular. Então eu acabei definindo uma rota que tirasse partido dessa movimentação natural. Se eu tentasse vir reto, da Namíbia para o Rio de Janeiro, por exem-

plo, eu nunca chegaria ao Brasil. Quando alcançasse o meio do Atlântico, pegaria uma corrente marítima. Então elaborei uma faixa dentro da qual eu deveria me manter.

Você se baseava na posição do sol para definir a localização, o que era impreciso. O que um viajante de hoje teria de vantagem tecnológica?

Só depois da travessia é que surgiram os primeiros aparelhos de navegação por satélite, mas até os anos 1980 a frota mundial de navios navegava guiada pela astronomia. Tive que me guiar pelo sol, e o grande problema é que precisava ter a referência do horizonte. Em um barco a remo com menos de um

metro de altura, eu tinha um horizonte precário. Então a precisão da minha leitura era baixa. Era uma trabalhadeira matemática... levava até cinco horas para chegar a uma posição precária. Foi um sufoco. Hoje temos a noção exata e precisa da localização, telefonia via satélite, entre outras facilidades.

Como essa tecnologia mudou as travessias marítimas e o comportamento dos viajantes?

Algo que observo é que com tantos recursos, as pessoas hoje em dia se dedicam muito menos aos projetos. Minha preocupação em relação aos sujeitos que querem fazer essas experiências malucas é que eles desvalorizam a dedicação técnica e se preocupam demais com a exposição pessoal, com Instagram, Facebook, com preparador físico, patrocínio, em dar palestras, tornarem-se heróis.

Viagens dessa natureza oferecem algum tipo de lição?

É uma experiência de plenitude, porque você é obrigado a fazer o que normalmente recebe de graça dos outros. Comecei a enxergar todo mundo que trabalhava para mim, quem fazia a comida, arrumava minha cama, costumava os botões, quem cuidava do esgoto. Estar completamente isolado te faz perceber todos os fornecedores de serviços.

* O repórter viajou a convite da Avianca