

REVISTA DIGITAL 03 .09. 2014

Amyr Klink na lendária travessia a remo do Atlântico, há 30 anos, feito até hoje não igualado
ARQUIVO

INDICE + GLOBO A MAIS



A ÚLTIMA AVENTURA

No aniversário de 30 anos da travessia do Atlântico, navegador diz que excesso de burocracia o faz pensar em se aposentar

TEXTO MATEUS CAMPOS

REVISTA DIGITAL 03 .09. 2014

Amyr Klink na lendária travessia a remo do Atlântico, há 30 anos, feito até hoje não igualado
ARQUIVO

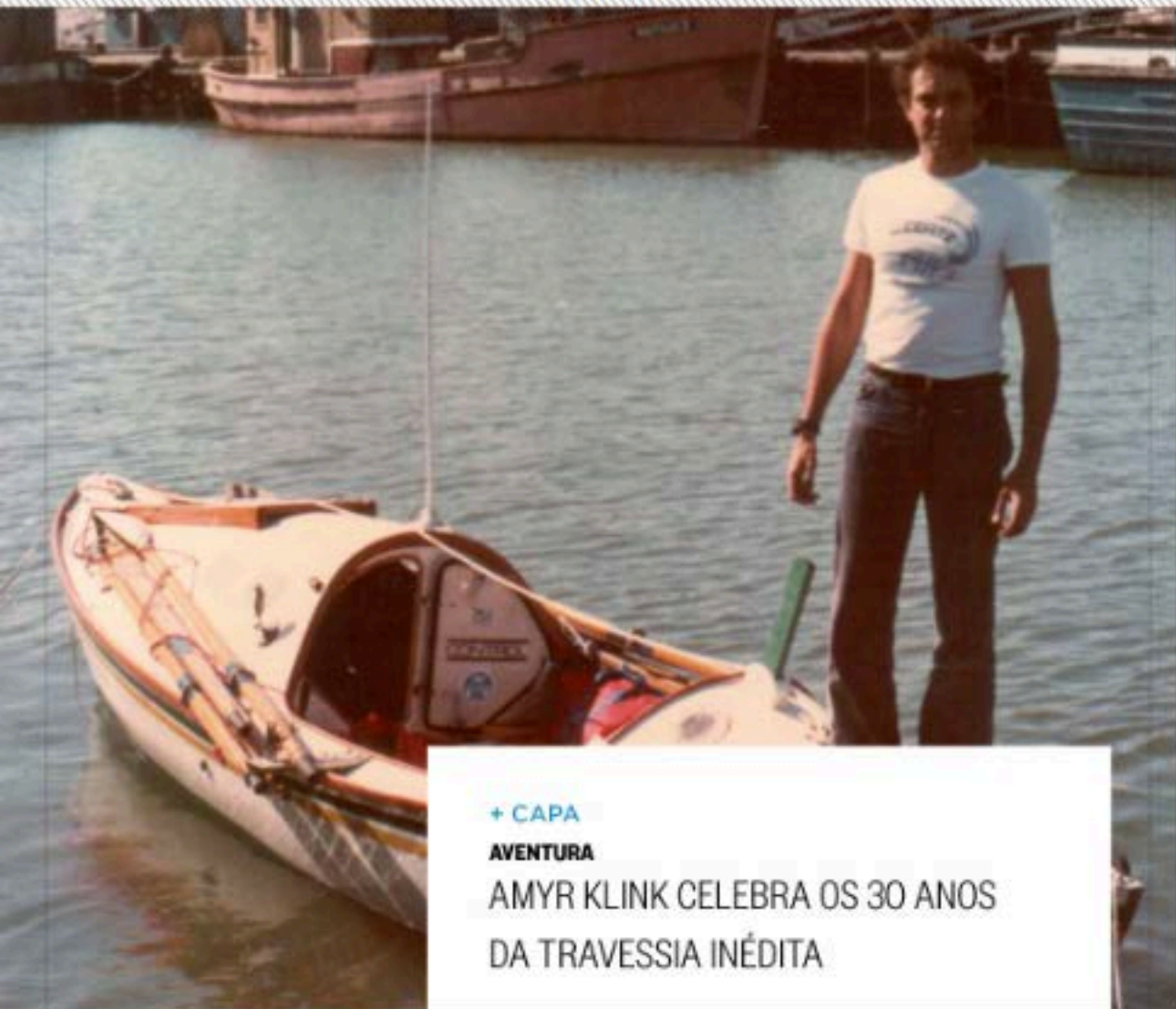
INDICE + GLOBO A MAIS



A ÚLTIMA AVENTURA

No aniversário de 30 anos da travessia do Atlântico, navegador diz que excesso de burocracia o faz pensar em se aposentar

TEXTO MATEUS CAMPOS



+ CAPA

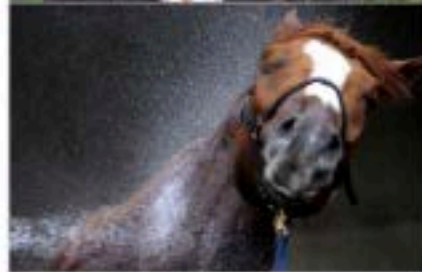
AVENTURA

AMYR KLINK CELEBRA OS 30 ANOS
DA TRAVESSIA INÉDITA




+ GIRO

AS PRINCIPAIS NOTÍCIAS DO DIA



+ IMAGENS DO DIA

AS FOTOS MAIS MARCANTES

A portrait of Amyr Klink, a middle-aged man with short, graying hair, wearing a dark blue button-down shirt. He is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is dark and out of focus, showing some greenery.

Amyr Klink
também critica
os jovens
navegadores
dispostos a repetir
sua façanha: "se
preocupam demais
com exposição
pessoal"

MARCOS ALVES

HISTÓRIA DE NAVEGADOR

ENTRE LEMBRANÇAS E A APOSENTADORIA

*Três décadas depois de cruzar o Atlântico em um barco a remo,
Amyr Klink diz que pensa em deixar de navegar à Antártica*

TEXTO MATEUS CAMPOS FOTO MARCOS ALVES

Em 2 de setembro de 1984, Amyr Klink remava, pela primeira vez, em direção à costa da Bahia desde a partida no porto de Lüderitz, na Namíbia, realizada 84 dias antes. O movimento, carregado de significado, queria dizer que a primeira travessia solitária do Atlântico Sul estava próxima de seu fim. Exatos trinta anos depois, o navegador subiu ao palco da lotada sala de conferências de uma livraria paulistana para relembrar a viagem que terminaria na Praia da Espera após mais 16 dias e renderia o best-seller “Cem dias entre o céu e o mar” (Companhia das Letras). Depois de mais de 40 viagens oceânicas, a data pode sinalizar outro desfecho para o navegador: uma possível aposentadoria. Ele, que singrou e superou mares bravios, pode naufragar diante da burocracia brasileira.

— De três anos para cá, está ficando muito complicado viajar. Se eu for esse ano para a Antártica, será a minha última temporada lá. Hoje, eu tenho que fazer um processo de licenciamento equivalente a montar uma companhia de navegação — reclamou na coletiva de imprensa.

A palestra foi a primeira de uma série de eventos realizados na capital paulista em comemoração ao 30º aniversário da travessia. Estão programadas a exposição fotográfica “Linha d’água”, realizada de 8 de setembro a 2 de outubro no Centro Cultural Conjunto nacional, duas outras conferências, marcadas para 8 e 18 de setembro, e a festa de lançamento do livro “Antártica, 2048 — mudanças climáticas e equilíbrio global” no dia 10 do mesmo mês.

AS GRANDES EXPEDIÇÕES DE AMYR KLINK

1984

1989

1998

2003



TRAVESSIA DO ATLÂNTICO

Por exatos 100 dias, Amyr remou da costa da Namíbia até a praia da Espera, na costa baiana. Com um barco projetado especialmente para a travessia, que era capaz de "capotar" sem naufragar, sobreviveu a toda sorte de tempestades em alto-mar. Em alguns dias chegou a remar mais de 110 quilômetros. Navegava sem o auxílio de instrumentos como o GPS, inexistente à época, e tinha que calcular sua posição através da observação do Sol.

Amyr, que se tornou um renomado projetista de embarcações, fala com empolgação dos detalhes dos processos que levaram até a histórica travessia e a outros grandes feitos, como a circunavegação polar, também solitária, de 1998. Mais do que os objetivos em si, a maneira de alcançá-los parece encantar o navegador em tudo que ele faz.

— O fato é que o processo é mais fascinante do que a vitória final. Entrar em uma solução pronta, onde você não colaborou em nada, não ajudou a desenhar, não arrancou os cabelos ou não chorou por causa dela não tem muita graça — disse, enquanto bebia um suco de acerola no café da livraria e aguardava o início da palestra.

As três décadas que separam o feito, inédito e jamais repetido, dos dias de hoje foram mais do que suficientes para que uma revolução tecnológica facilite a tarefa de quem quiser igualar o navegador. Afinal, quando se lançou ao mar, Amyr teve que se valer apenas da navegação astronômica, baseada na observação do Sol e da linha do horizonte.

— Não havia aparelhos por satélite. Nos anos 80, a maioria dos navios ainda navegava por astronomia, até por uma tradição dos comandantes. Com o balançar das ondas, a precisão da minha leitura do horizonte com o sextante era muito baixa. Era uma trabalhadeira matemática que levava quatro, cinco horas para se chegar a um resultado precário. Em cem dias, consegui umas 55 boas posições. Hoje, com esses aparelhos, você tem essa noção absolutamente exata. Na parte da comunicação também existem grandes mudanças: há a telefonia satelital. As previsões meteorológicas de hoje também são muito mais precisas — diz ele.

OS BARCOS



As inovações tecnológicas, no entanto, também têm um legado negativo. Os avanços, para ele, estão deixando os novos navegantes acomodados:

— Há tantos recursos que as pessoas se dedicam muito menos. A minha preocupação em relação aos sujeitos que querem fazer essas experiências malucas hoje no mar é que eles desvalorizam muito a dedicação técnica e se preocupam demais com a exposição pessoal — crítica.

Dedicação foi o que não faltou na jornada de Amyr. A preparação para a partida levou quase dois anos. Uma extensa bibliografia com relatos de outros exploradores foi consultada. Experientes navegadores brasileiros e estrangeiros também foram ouvidos. Cada centímetro do I.A.T., barco que completou a travessia sem maiores avarias e hoje decora o jardim da casa do navegador, foi pensado e repensado. A rota e o ponto de partida, escolhidos a dedo para que as correntes favorecessem a empreitada, também. A dieta, composta por alimentos desidratados cozinhados com a água do mar, foi desenvolvida por uma empresa especializada. Tudo contribuiu para que remar, no fim das contas, fosse o menor dos trabalhos.

EVENTOS

8 DE SETEMBRO 19h

Palestra no Espaço Cultural Conjunto Nacional
Avenida Paulista, 2073 — Bela Vista, São Paulo.

Os ingressos poderão ser reservados no site: www.dcolor.art.br/ingressos

Gratuito



10 DE SETEMBRO 19h

Lançamento do livro "Antártica, 2048 — mudanças climáticas e equilíbrio global" na Fnac Pinheiros
Avenida Pedroso de Moraes, 858, São Paulo

Trabalho, por sinal, autorregulamentado por uma "Legislação Trabalhista de Bordo" que o navegador, de brincadeira, redigiu e assinou. Nela, ele se comprometia a remar "apenas" oito horas por dia. Horas extras não poderiam exceder 120 minutos. Ele conta que decidiu impor a rígida disciplina depois de remar períodos longos demais no início da viagem. Os turnos prolongados geraram muito cansaço e uma previsível queda de rendimento nos dias seguintes. Depois da promulgação da insólita Consolidação de Leis Trabalhistas no meio do Atlântico, os resultados foram excelentes e a viagem deslanchou.

A disciplina foi mantida em todas as viagens que se seguiram nos barcos Paratii e Paratii 2. Neles, o navegador passou 13 meses sozinho na Antártica em 1990, deu a volta ao mundo pela rota mais curta em 1998, também solitário, e em 2003, com cinco tripulantes. A rigidez em alto-mar legou a Amyr a fama de ter um temperamento difícil. Ele garante que a reputação é injustificada. O rigor é fundamental para garantir a segurança de todos a bordo, argumenta:

— O problema é: eu tenho medo de morrer no mar. Para não passar por problemas, você tem que ter rigor técnico. Eu sou rigoroso porque se você relaxar, você paga. A maior alegria que eu tenho é que, dos grupos que viajam regularmente para lá (Polo Sul), nós somos os únicos que nunca perdemos tripulantes — explica.

Trabalho, por sinal, autorregulamentado por uma “Legislação Trabalhista de Bordo” que o navegador, de brincadeira, redigiu e assinou. Nela, ele se comprometia a remar “apenas” oito horas por dia. Horas extras não poderiam exceder 120 minutos. Ele conta que decidiu impor a rígida disciplina depois de remar períodos longos demais no início da viagem. Os turnos prolongados geraram muito cansaço e uma previsível queda de rendimento nos dias seguintes. Depois da promulgação da insólita Consolidação de Leis Trabalhistas no meio do Atlântico, os resultados foram excelentes e a viagem deslanchou.

A disciplina foi mantida em todas as viagens que se seguiram nos barcos Paratii e Paratii 2. Neles, o navegador passou 13 meses sozinho na Antártica em 1990, deu a volta ao mundo pela rota mais curta em 1998, também solitário, e em 2003, com cinco tripulantes. A rigidez em alto-mar legou a Amyr a fama de ter um temperamento difícil. Ele garante que a reputação é injustificada. O rigor é fundamental para garantir a segurança de todos a bordo, argumenta:

— O problema é: eu tenho medo de morrer no mar. Para não passar por problemas, você tem que ter rigor técnico. Eu sou rigoroso porque se você relaxar, você paga. A maior alegria que eu tenho é que, dos grupos que viajam regularmente para lá (Polo Sul), nós somos os únicos que nunca perdemos tripulantes — explica. ●

mateus.campos@oglobo.com.br

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