

# Um oceano de memórias

**CEM DIAS ENTRE CÉU E MAR** Empreitada de Amyr Klink de vencer a remo o Atlântico Sul completa 30 anos sem que ninguém tenha repetido. Exposição em São Paulo lembra a proeza

Maria Luiza Borges

Não havia internet, celular nem GPS. Na pequena embarcação, para se estimar a localização usava-se um rudimentar sextante. Previsões meteorológicas precisas não havia, tudo o que o navegador solitário tinha era um barômetro para indicar a chegada de alguma tormenta. Naquele tempo, o Brasil encerrava o ciclo sombrio dos governos militares e era ainda mais burocrático do que hoje.

Foi nesse contexto improvável que o economista e navegador amador Amyr Klink lançou-se num desafio até hoje nunca repetido: atravessar o Atlântico Sul num barco sem vela nem motor, movido pela força de remos e pelas correntes marinhas. No próximo dia 18, completam-se 30 anos que ele desembarcou na costa da Bahia, vindo da Namíbia, após *Cem dias entre céu e mar*, nome do livro que ele passou quase um ano escrevendo e virou febre literária no Brasil em 1985 – por 31 semanas seguidas esteve na lista dos dez mais vendidos de não ficção. O aniversário está sendo lembrado com uma série de eventos, em São Paulo, onde o navegador, atualmente com 59 anos, mora com a família.

Eu li o livro naquela época e nunca esqueci de detalhes do projeto do barco, uma "casquinha de noz" feita de cedro, concebido não para lutar contra o mar, mas para associar-se a ele, capaz de fechar-se hermeticamente, ser virado e desvirado pelas ondas como um João-teimoso. Lembro do estudo das correntes, do anticiclone que rege as águas do Atlântico ao Sul do Equador. Amyr remava em média 10 horas por dia. No resto do tempo, à deriva, eram as correntes que o traziam para casa.

Fez o estudo sem Google, sem Wikipedia, sem o mais rudimentar computador. Leu 46 livros, desenhou à mão, pesquisou naufrágios, meteorologia, sobrevivência, estoque de água necessário, como preparar comida desidratada com água do mar... Esse filho de um libanês com uma sueca foi metuciloso em tudo.

## IDEIA IMBECIL

Foram cerca de 3 anos entre pensar naquela ideia "imbecil" (a palavra é dele) e chegar à África levando num contêiner o pequeno I.A.T., batizado com o nome de uma empresa de comércio exterior que patrocinou a empreitada. Com menos de seis metros de comprimento, estava pronto para enfrentar 3.500 milhas náuticas. Três vezes a proeza fora tentada, três vezes frustrada. Em duas delas, os aventureiros jamais foram encontrados. No Atlântico Norte, um francês conseguiu, mas a distância ali é 1.200 milhas menor.

Jura que não tinha medo de morrer – seus estudos mostravam que pânico (e não sede ou insolação) é a maior causa de morte entre naufragos. Por isso não aceita ser chamado de aventureiro. Planejou tanto, foi buscar tantas soluções que tinha certeza de que era possível.

O navegador diz que remar por 100 dias foi seu menor problema. "Tempestades e tubarões são mais fáceis de lidar do que a burocracia no Brasil e na África", diz. Seu último dia antes de embarcar rumo à África foi um inferno. Brigou com a namorada, bateu num carro de funerária, escapou de ser linchado por populares ao socorrer uma mulher (pensaram que ele a tinha atropelado), enquanto o barco estava "encalhado" na Cacex, câmara de exportação que tinha de autorizar sua saída do país.

Quando conseguiu resolver tudo, era madrugada, depois de buscar equipamentos emprestados de radioamador e tomar vacina em Cumbica. Teve 50 minutos para fazer a mala e subir no cargueiro. "Desembarcar na África foi pior", lembra. Pagou um seguro de US\$ 10 mil e assinou documentos renunciando a qualquer socorro ou busca por seu corpo por parte de autoridades africanas. Era tido como suicida.

"Foi um alívio começar a remar", lembra, apesar do nevoeiro e das ondas agitadas do porto de Lüderitz. Sua primeira grande façanha foi vencer a Costa dos Esqueletos – o nome não deixa dúvidas de quão arriscado é navegar por ali. Passar era fundamental para chegar à corrente Sul-Equatorial. Amyr Klink navegou só, mas não so-



NAVEGADOR Amyr Klink, em foto atual, e três momentos do I.A.T.: a construção do "João-teimoso", a chegada à Bahia e a saudação, em Salvador

### Tecnologia a bordo

Editoria de Arte/JC

	Como foi em 1984 e como seria hoje	
<p>● Casco</p>	<p><b>Há 30 anos</b> Era de cedro cortado em lâminas de 3 mm, unidas por resina epóxi e grampeadas como se fossem uma única peça</p>	<p><b>Hoje</b> Seria em polímero puro, unindo dois ou mais componentes, embora o cedro ainda seja considerado um material nobre</p>
<p>● Remos</p>	<p>De madeira, em formato olímpico, fabricados por um artesão italiano. Foram levados quatro pares. Nenhum se perdeu.</p>	<p>Seriam fabricados com fibra de carbono e teriam formas assimétricas, mais ágeis para sair e entrar na água.</p>
<p>● Energia e comunicação</p>	<p>O I.A.T. tinha dois painéis fotovoltaicos. Amyr se comunicava por radioamador com sua base no Brasil e com radioamadores de todo o mundo.</p>	<p>A solução fotovoltaica seria a mesma, com painéis mais eficientes. Na comunicação, hoje há telefones satelitais como Iridium e GlobalSat (US\$ 8/minuto).</p>
<p>● Navegação e meteorologia</p>	<p>Um sextante permitia estimar a localização a partir da posição dos astros. Um barômetro indicava a chegada de tormentas a tempo de vedar o barquinho "João Teimoso" e amarrar-se na cabine.</p>	<p>GPS estão popularizados e fornecem localização precisa. E um tablet ligado a um telefone satelital pode acessar informações meteorológicas, intensidade das ondas, direção e força dos ventos.</p>

## Críticas à USP, ao Rio e ao Recife

Amyr Klink não é engenheiro naval ou navegador profissional, mas após atravessar o oceano a remo, passar 22 meses velejando sozinho entre os dois polos e dar a volta ao mundo duas vezes, tudo o que diz repercute. A polémica mais recente veio de uma entrevista ao Estadão. Criticou a greve na USP e classificou o ensino do curso de engenharia naval de "pobre". "Nunca produziram um barco. Formam engenheiros sem experiência aplicada", diz. E compara com a marina que construiu em Parati, onde além de fazer barcos, forma pessoas e ajudou a transformar a paisagem da cidade.

Ele detona as reformas em áreas portuárias que não preveem marinas privadas: "O Brasil passa ao largo do mercado de fretamento de barcos. O Rio está investindo no porto e não tem projeto de marina. Enquanto isso, em Maiorca, fretamentos movimentam o equivalente a R\$ 14 bilhões ao ano", diz.

"O Brasil tinha que ser um parque de estaleiros insulares, onde a produção de barcos em água doce eliminaria o uso de tintas tóxicas, usadas para evitar a formação de cracas", sugere, e cita áreas como Cubatão, Natal, Cabedelo e o Rio Amazonas.

O Recife não escapa das farpas. "Como é que num estuário se constroem pontes tão baixas, que impedem a navegação?" Para ele a solução é radical: "Tem que botar tudo abaixo e construir pontes que permitam a passagem de barcos, favorecendo a vocação de navegação do lugar."

"A geração do Facebook está mais preocupada em postar do que fazer o barco e cuidar da navegação"

sabe dizer ao certo quantas cópias, em várias línguas. Um detalhe: Amyr esnobou um prefácio de 25 páginas escrito por Rachel de Queiroz sob encomenda da antiga editora. Doente e com dificuldade de enxergar, a romancista ditou um texto que, na opinião

dele, comprometia o relato que viria a seguir.

Nas celebrações da proeza, uma palestra foi realizada no último dia 2 na Livraria da Vila do Shopping Pátio Higienópolis, em São Paulo. E o I.A.T. estará em exposição até o dia 2 de outubro no Conjunto Nacional, ao lado de 30 fotos das muitas proezas de Amyr Klink – ele já realizou mais de 40 viagens oceânicas. Antes da palestra, o navegador disse a jornalistas que foi exatamente em 2 de setembro de 1984 que teve a certeza de que conseguiria. Estava na latitude de Pernambuco, a muitas milhas da costa, quando conseguiu dar uma guinada para o sul, rumo à Bahia, onde chegaria duas semanas depois. Um erro de cálculo e, em vez da Praia da Espera, ele poderia ter ido bater no Caribe. Ou nunca mais ser achado.