

## DIRETO DA FONTE

# SONIA RACY

estadao.com.br/diretofonte | Blog: Sofia Patsch sofia.patsch@estadao.com | Facebook: facebook.com/SoniaRacyEstadao



### Colaboração

Daniel Japlassu daniel.japlassu@estadao.com  
Marília Neustein marilia.neustein@estadao.com  
Mirella D'Elia mirella.delia@estadao.com  
Thais Arbex thais.arbex@estadao.com

## Encontros Amyr Klink

# 'É preciso acabar com essa visão de que a atividade náutica é coisa de rico'

Navegador comemora **30 anos da travessia do Atlântico** e defende investimentos no setor para gerar turismo e emprego: **"O Brasil não gosta de fazer dinheiro"**.

Quando Amyr Klink colocou o *Paraty*, barco construído por ele mesmo, no mar da Namíbia, em 1984, muita gente imaginou que aquele brasileiro maluco voltaria ao porto em poucas horas. Afinal, ele queria atravessar o Atlântico Sul remando. Pois a aventura, a primeira de sua vida e jamais repetida por outro velejador, acaba de completar 30 anos.

Nesse tempo todo, este paulistano navegou com sucesso por todas as latitudes possíveis – embora ainda se considere amador e veja sua paixão pelo mar como um hobby. Para comemorar a data, Klink estará, amanhã, na Livraria da Vila do Shopping Higienópolis, onde dará palestra sobre a travessia que o tornou conhecido e reverenciado em todo o planeta.

Ele conversou com a coluna em sua casa, em São Paulo, onde passa horas diárias a construir imensos domos geodésicos no quintal – "tenho uma queda por coisas inúteis" –, que tem vendido a amantes da geometria.

O capitão, que está sendo entrevistado para um documentário chamado *Mar À Vista*, falou sobre a fazenda em Paraty que quer transformar em centro cultural, a falácia da solidão no oceano e o quanto uma política inteligente de turismo náutico poderia render ao País.

**● Por que você decidiu, em 1984, iniciar a travessia na costa da Namíbia?**  
Enquanto tentava "viabilizar" a viagem, pesquisei bastante a respeito do trajeto, sobre as correntes. E percebi que o lugar certo para me lançar ao mar era Lüderitz, na Namíbia.

**● As pessoas achavam que era uma maluquice?**  
"Talvez. Mas a verdade é que, naquela época, eu tinha uma coleção enorme de literatura sobre sobrevivência no mar, uns mil volumes. E só consegui fazer a viagem sob essa justificativa. Tanto que, em uma praça de Lüderitz, próximo a Shark Island, de onde eu parti, há uma placa em minha homenagem, ao remador brasileiro. E o mais interessante é que está no lugar de uma estátua dedicada ao alemão Adolf Lüderitz, fundador da cidade, que sumiu.

**● Você está com moral na Namíbia, então.**  
A coisa toda é muito estranha, porque pouca gente sabe da viagem de 1984. E eu descobri, há cerca de um ano, que a tal Shark Island abrigou o primeiro campo de extermínio alemão do século 20, onde desenvolveram a tecnologia que seria usada na Segunda Guerra. Como na Segunda Guerra, Adolf Lüderitz se tornou um ponto de turismo importante na África, eles querem apagar esse fato da história.

**● Os alemães, pelo jeito, te perseguem, né? Lá em Paraty**

**você andou às voltas com herdeiros do Thomas Mann.**  
(risos) Mas agora acabou. Ganhel o último recurso no começo deste ano. Finalmente consegui comprar a fazenda Engenho da Boa Vista, que eu tinha em sistema de comodato com o governo havia vinte anos. A vida inteira eu quis restaurar aquela casa. E há cerca de dez anos surgiu um cidadão chamado Frido Mann, que é neto do escritor, para atrapalhar. Um negócio sem sentido, porque a mãe do Thomas Mann viveu só até os 7 anos no lugar, não há nada que ligue a família à fazenda. O Thomas Mann não tem uma única linha escrita sobre a cidade de Paraty.

**● O que pretende fazer agora?**  
Restaurar o alambico, porque aquele engenho tem mais de 300 anos, foi o mais importante de Paraty, e transformá-lo em um "alambique de charme", com uma espécie de oficina gastronômica. Além disso, o lugar tem quatro salões enormes, que podem se tornar adendos dos eventos culturais da cidade, uma extensão da Flip, por exemplo. Também terá um espaço para exposições permanentes e um auditório.

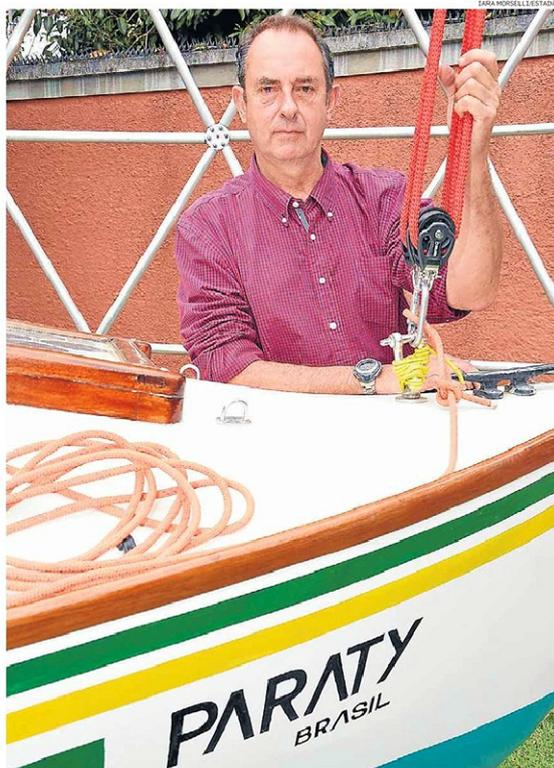
**● Como foi passar da carreira de economista para navegador?**  
Não gostei de trabalhar na minha área, embora tenha sido um aprendizado importante, e sempre fui apaixonado pelo universo dos barcos. O que me levou a me aventurar foi uma série de livros franceses chamada *Mer Aventure*. A coleção tinha textos excelentes. E um deles era o Gerard D'Aboville, que havia remado o Atlântico Norte.

**● E você achou o máximo?**  
Não, a primeira reação que eu tive foi: "Que ideia imbecil!". E até hoje ainda acho que foi. Porque não é uma experiência útil. Os problemas que são interessantes. O texto do Gerard é tão seco, tão destituído de descrições, sentimentos, interjeições, que acaba sendo muito emocionante. Ele mostra a inutilidade e a beleza da viagem. Fiquei impressionado com as dificuldades enfrentadas por ele. O mais incrível é que ele não usou um assento deslizando para remar...

**● Foi só com a força dos braços?**  
Pois é. Essa experiência eu tinha, porque remei muito na USP, durante seis anos. No *Paraty* (barco que Klink usou para fazer a travessia do Atlântico Sul), eu remei de costas para a proa, com os pés apoiados e sentado sobre um assento que se movimenta. Isso significa que 60% do esforço da remada vêm das pernas.

**● Você conheceu o D'Aboville?**  
Conheci. E a primeira coisa que perguntei a ele foi: "Por que você não usou um assento com rodinhas?". E ele respondeu: "Por que você não me ligou antes, seu imbecil?" (risos). Ele é muito sarcástico.

**● Quanto o *Paraty* tem do barco do D'Aboville?**



informal, de quem trabalha com barcos, os dos engenheiros navais. Por quê?

Por exemplo, nós fizemos o primeiro veleiro do mundo sem lastro, adorei a ideia. Por que um veleiro tem de carregar 20% de seu peso em chumbo? Para dar estabilidade. Por que um catamarã é mais eficiente? Porque não tem investimento em estabilidade, a estabilidade dele é a sua forma. Estava pensando nisso quando descobri um escritor francês que queria investir em um modelo sem lastro – só que os clientes não tinham coragem. O *Paraty 2* foi o primeiro barco monocoque do mundo sem chumbo. Veja o conceito da jangada de piúba, que é um barco genial, não usa leme. Ou da biana do Maranhão. Uma universidade inglesa ficou chocado com a eficiência primitiva das bianas maranhenses, que usam uma vela vagabunda, de algodão todo farofado. Se o pescador quer mais velocidade, joga água na vela, com uma cuia, para ela ficar mais impermeável. É ultrassofisticado. Esse tipo de tecnologia usamos nos barcos que fabricamos. Quer outro exemplo? Não trabalhamos com motores marinizados.

**● Diminui a durabilidade?**  
Exato, a gente queria acabar com esse contato do motor com o sal do mar. Eu detestava sal. O ideal mesmo seria que o mar não tivesse sal (risos). Ele acaba com tudo, enferruja, encarece. Nosso motor é uma adaptação de uma tecnologia criada por barqueiros de Santa Catarina.

**● Você não gosta dos engenheiros navais brasileiros?**  
Nosso ensino é altamente precário, em todos os sentidos. E também não temos escolas técnicas. A USP é a única universidade do mundo que ensina Engenharia Naval e nunca construiu um barco. Eu não deixo minhas filhas navegarem em um barco que teve como consultor um engenheiro da USP (risos). Ali está tudo errado: imagina uma universidade em que o reitor é escolhido pelos funcionários, quer dizer, é um castelo de empurramento. Não tem como funcionar, está fadado a implodir.

**● É verdade que você está trazendo um modelo de barco anfibio para o Brasil?**  
Estou. Descobri um fabricante em Miami na minha última viagem. O cara construiu uma lanchar inflável, mas sem murrigida, de alta performance, para resgate. Tem um trem de pouso que abaixa muito legal. Sabe a primeira coisa que me passou pela cabeça? O potencial que esse barco tem de aumentar o valor do metro quadrado de casas de praia que ficam perto da água, mas não à beira-mar. Já importamos três. E estamos em Santos. Saímos do mar, entramos na cidade e paramos em um posto de gasolina para abastecer e calibrar os pneus (risos).

**● Daniel Japlassu**

Muito. Ele descobriu uma coisa que é fundamental para esse tipo de travessia, algo que você não encontra na maioria dos barcos modernos, que são ultraeficientes. Os projetistas se esquecem de que um barco a remo é como um barco de trabalho, não é desenhado só para navegar, mas também para não navegar, para os momentos em que se fica à deriva. E a atitude de deriva é passiva, ninguém quer projetar um barco com essa característica.

**● Em algum momento da viagem você achou que não ia dar certo?**  
No primeiro dia deu tudo errado, foi um caos. Mas o projeto estava tão bem esmiuçado que eu tinha solução para tudo. E levei um cardápio variado, porque gosto de comer bem.

**● Nada de enlatados?**  
Tenho manias ocasionais. Atualmente, estou na fase da polenta com lula e camarão. Ano passado, tive a crise do camarão norueguês. Persegui os estoques nos supermercados com uma planilha, com o código do produto no iPad e um mapa da cidade, para achar os melhores preços.

**● Metódico em tudo!**  
Não sou metódico, só tenho pequenas obsessões (risos).

**● Qual a sensação de estar totalmente sozinho no mar? Tem gente que não aguenta...**

Todo mundo aguenta. Isso é uma falácia. Porque, quando você está sozinho, a demanda física para construir uma vida confortável é tão grande que, no final do dia, você está exausto. Não há tempo para filosofar.

**● Sentiu medo?**  
O tempo todo, mas era um medo divertido. Ruim foi a burocracia antes de conseguir colocar o barco na água, os carimbos, as assinaturas das autoridades... No mar havia só tubarões (risos), e nada é pessoal para os tubarões, você dá uma espetada e eles vão embora.

**● Você ainda hoje trata a navegação como um hobby.**  
Por quê? Não me considero profissional, porque o Brasil tem uma legislação deficiente, que elimina uma riqueza muito grande que nós temos. Somos o único país do mundo que alega ser o turismo uma parte essencial do PIB, mas que não investe na atividade de charter, que é bilionária. Minha propriedade em Paraty, se tivesse licença para transformar em marina (e pudesse fazer uma concessão para operadores privados), geraria faturamento de mais de R\$ 10 bilhões por ano. Um único porto em Palma de Mallorca, nas Ilhas Baleares, gera, por ano, cerca de R\$ 14 bi-

**"A SOLIDÃO É UMA PALÁCIA. NO MAR, NÃO HÁ TEMPO PARA FILOSOFAR"**

**● Você já disse que o Brasil viveu as costas para o mar. Como resolver isso?**  
É preciso investir em infraestrutura e acabar com essa visão de que a atividade náutica é coisa de rico, elitista. Na Europa, não é "feio" ter um barco de luxo. Mas por quê? Porque é um ativo econômico, que gera muito turismo e emprego para um número grande de pessoas. Parece que o Brasil não gosta de fazer dinheiro.

**● Você prefere o conhecimento**