

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Correios 350 Anos: Aproximando Pessoas (HVC)

Por muitos mares

História de [Amyr Khan Klink](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 15/09/2013

P/1 – Bom Amyr, vou começar a entrevista de uma maneira muito simples, pedindo tudo de novo, seu nome, local e data de nascimento

R – Meu nome é Amyr Klink, nasci em São Paulo em 25 de setembro de 55

P/1 – E o nome dos seus pais?

R – Meu pai era Jamil Klink, libanês naturalizado brasileiro, e minha mãe era sueca, Asa Elizabeth Frieberg Klink

P/1- Conta um pouquinho o que você conhece da história do seu pai, e depois da sua mãe. Ele era libanês e veio pra cá, o que você conhece dessa história?

R – Meu pai já tinha uma irmã morando no Brasil, que casou no Líbano e veio morar no Brasil. Ele veio durante a guerra pra cá, se apaixonou pelo Brasil e decidiu ficar aqui. Ele era um homem, um visionário que tinha muitos negócios diferentes, era um investidor meio playboy que falava muitos idiomas, oito idiomas. Um homem extremamente culto, pouco empreendedor, mas ele tinha uma visão de mundo muito audaciosa, digamos

P/1 – Ele tinha vindo de uma família no Líbano que era uma família, vamos dizer, com dinheiro, já teve uma educação lá?

R – Não, ele teve uma família de posses no Líbano, mas muito jovem ele foi pra Pérsia e se fez sozinho na Pérsia, na fronteira com a Rússia, conheceu a família do Xa Pahlevi. Ele tinha o dom de se relacionar bem. Também por causa do jogo, dos investimentos, ele tinha amigos poderosos em vários países do mundo, mas ele não se fixava em nenhum lugar. Então, ele veio pro Brasil procurando investimentos pra fazer, veio pra jogar e se divertir também e acabou ficando preso quando houve o cerco no Atlântico, de navios alemães, afundaram os barcos brasileiros e o navio dele ficou preso no Recife. Ele adorou, tinha uma trupe da Comédie-Française a bordo e devem ter se divertido bem (risos)

P/1 – E ele era muito novo quando isso aconteceu?

R – Não, ele já era um cara, ele casou depois dos 50. Mas aí ele veio visitar minha tia, irmã dele que morava aqui. Um irmão dele bem mais jovem, 20 anos mais jovem que é vivo ainda estudou Arquitetura no Mackenzie, aqui no Brasil

P/1 – Então já tinha uma conexão com o Brasil?

R – Tinha uma conexão através dos irmãos dele. E aí ele se apaixonou pelo Brasil e, nessa paixão nos anos 50 ele teve um acidente aeronáutico em um avião pequenininho, na Barra Grande, entre Paraty e Angra dos Reis. E Paraty nessa época não tinha estrada ainda, tinha uma empresa que ele acabou adquirindo anos depois, que tava abrindo a Estrada de Cunha. E ele veio de mula da Barra Grande, enquanto o sócio dele tentava recuperar o avião pra decolar da praia, e isso levou bastante tempo. Ele veio de mula pra Paraty e descobriu uma cidade em ruínas, as pessoas abandonavam suas casas. Paraty tava entre um dos seus ciclos de crise econômica. E ele se encantou por Paraty, ele já tinha morado na Pérsia, no Mar Cáspio e ele falou: “Nossa, é impressionante! Os brasileiros não conhecem o próprio país”. E ele se encantou e todas as propriedades que tinham documentação em ordem ele acabou comprando. Um monte. Ilhas, praias, fazendas

P/1 – Em Paraty?

R – Em Paraty

P/1 – Nessa época?

R – É, ele se apaixonou. E nessa época, um dos primeiros carros que desceu pra Paraty quando inauguraram em 53 ou 54, acho, abriu a estrada, o pessoal da SA Paraty Industrial, que era empresa que tava abrindo, a empresa faliu. E a turma da SA que desceu pra Paraty desceram com quatro, cinco carros e ele veio com um fusquinha. Então, ele foi um dos primeiros carros. E daí pra frente ele se encantou com a cidade. Ele, como eu disse, não era um cara empreendedor, então essas propriedades deram muito trabalho ao longo da vida pra gente. Atualizar a parte tributária, cuidar. Mas ele tinha uma visão que a gente achava retrógrada na época e hoje eu sei que era muito ousada. Ele comprava as propriedades para deixar como elas estavam. E eu tinha uma visão equivocada quando era pequeno, eu achava que tinha que produzir, que tinha que modernizar, que tinha que produzir produtos agrícolas, cachaça, feijão, fumo, gado, leite, queijo. E ele falava: “Não, vale pelo que é, pela floresta, pela água”. E ele só comprava propriedades litorâneas que tinham face pro norte, pro sul ele não comprava

P/1 – Por que?

R – Porque é ruim o clima pro sul, é sombrio, é úmido, não é saudável. E ele tinha razão. Eram os critérios que ele tinha. Água é muito importante, a floresta é muito importante. E, de certa maneira, acho que ele foi a pessoa que, agora ninguém considera isso hoje, mas talvez daqui uns 200 anos, que, de certa maneira, ajudou a preservar esse entorno de Paraty, onde não se produziu nada. Não permitiu passar estrada, ameaçou de morte todos os prefeitos que queriam abrir estrada pras propriedades dele: “Não, aqui não passa estrada”. E hoje Paraty é bonita exatamente porque o lado de Paraty que tem estrada que vai pra Angra é um lado

P/1 – Caótico

R – Caótico, sem planejamento urbano, deteriorado. E o lado de Paraty que faz com que a cidade seja única no mundo é o lado onde ele comprou as propriedades e outras pessoas também que moravam, também a ligação por canoa era muito mais evidente, fácil e inteligente do que

a ligação rodoviária. E eu compreendi isso

P/1 – Eu fiquei intrigada com uma coisa que você falou que ele não era empreendedor, mas ele era investidor

R – Ele apostava em ideias mirabolantes. Ele veio pro Brasil com um grupo de amigos com objetivo, antes da fundação da criação do Estado de Israel ele tinha vários amigos judeus. Depois ele virou um antissemita ferrenho. Pra gente era complicado porque metade dos meus amigos da escola eram judeus e minha mãe não tinha nada contra ninguém, era uma pessoa totalmente intelectual, ela não concebia nenhum tipo de discriminação. Mas ele era um homem polêmico. Mas antes da criação do Estado de Israel, ele conheceu Osvaldo Aranha, e de repente surgiu um projeto de fundar um estado na América do Sul. E ele veio pro Brasil com o objetivo de, junto com o irmão da Evita na Argentina, comprarem uma mega fazenda no Paraná e fundar um estado independente entre Brasil, Argentina e...

P/1 – Um estado de quê?

R – Um Estado, fundar um país

P/1 – Porque havia uma ideia judaica de fundar um país aqui, mas não é essa, é outra?

R – Eu não sei se era a mesma ideia, mas eles tinham esse plano de fundar um país. E eles compraram a fazenda. E aí houve uma briga entre os sócios, derrubaram um dos aviões, ele teve um acidente, quase morreu e aí ele foi pra Paraty (risos). Ele tinha histórias impressionantes, que infelizmente a gente não registrou, mas ele era um homem polêmico. Na Revolução de 64 a Dutra tinha desapropriado um pedaço de uma fazenda dele, ela tava incomodado, ele botou a nossa família numa Kombi, a gente só andava de Kombi, no meio da estrada e parou o Exército. E ameaçou com o revólver e a espingarda e fez o Exército parar na Dutra. Então a gente tinha pavor das iniciativas dele (risos). A gente falava: “Mas papai, a gente vai morrer, eles vão matar a gente!” (risos). Então, ele era sempre imprevisível. Mas no final ele virou um membro folclórico da nossa família

P/1 – E a sua mãe?

R – Minha mãe era o oposto, era uma mulher destituída de qualquer valor material. Ela era uma mulher muito evoluída pra época, digamos, ela veio pro Brasil e ela era dona de uma agência de publicidade, ela montou uma agência de publicidade porque ela era artista, desenhava. Naquela época quem tinha habilidades artísticas e de pintura fazia propagandas, essas coisas. E em Campos de Jordão ela conheceu, se conheceram aqui no Brasil, se apaixonou por ele. E ele tinha uma visão árabe da função da mulher completamente diferente dela, que era uma mulher independente, que fumava, enfim, tinha grande independência. Mas ela aceitou essa espécie de escravidão que ele impôs e ela, simplesmente, se voltou pro mundo intelectual. Ela escrevia, pintava, ela tinha um senso de humor profundo e ela achava engraçada a visão dele, assim, que a mulher tem que ficar escravizada em casa

P/1 – Mas ela largou o trabalho?

R – Ela largou o trabalho, passou a depender dele, e como ele tinha muitas fazendas e muitos funcionários que ganhavam um salário mínimo ele concluiu que a mulher dele também tinha que ganhar um salário mínimo. Então ela nunca teve dinheiro pra nada, pra por comida em casa já era difícil, e ele vivia nanabescamente, viajando pelo mundo, de primeira classe, aviões particulares, não sei o quê, mas em casa não. E minha mãe achava aquilo cômico

P/1 – Ela não ficou?

R – Não, ah, não tem dinheiro, nós podemos pegar restos na feira, podemos pegar o que sobra na peixaria em Paraty, podemos fazer roupa com forros da cortina da casa. Ele comprou um apartamento novo, na Avenida Paulista, então vamos tirar os forros das cortinas e fazer as roupas. Ela nunca tinha nenhum... Então a gente teve uma vida muito curiosa, muito engraçada

P/1 – Ela veio pro Brasil por quê? Conta um pouquinho mais sobre ela, o que você sabe?

R – Eu acho que ela conheceu uma das...

P/1 – Ela nasceu na Suécia?

R – Ela nasceu na Suécia, estudou Artes em Paris e conheceu uma brasileira que era da família do Álvares Penteado, lá da Fundação Álvares Penteado. E ela veio em função dessa ligação com essa amiga e acabou indo passar um fim de semana no Rancho Alegre, que era um local onde políticos e intelectuais se reuniam em Campos de Jordão, onde havia cassino na época, acho. E lá ela conheceu o meu pai

P/1 – Porque seu pai gostava de jogar?

R – Meu pai, até casar não parou de jogar, jogou no mundo todo

P/1 – Era o hobby dele

R – O hobby dele era jogar

P/1 – Ou o vício?

R – Eu acho que devia ser um vício (risos). Eu detesto jogar. Ele era um homem que se vestia muito bem, era extremamente culto e falava com um poder impressionante, ele tinha o dom da palavra, ele era capaz de imobilizar uma plateia, ou de destruir uma pessoa, com a palavra. Então ele protagonizou intervenções, eventos diplomáticos e políticos. E a gente tinha muito medo dele porque, de repente, ele podia emitir uma opinião completamente contrária sobre, até mesmo em relação, por exemplo, ao antissemitismo dele. Ele tinha uma concepção sobre o arabismo, falava-se do Líbano como país independente, e ele tinha uma visão, não era de 400 anos atrás, era de quatro mil anos atrás. Então era muito difícil argumentar com ele, mas era muito interessante porque ele tinha sempre uma visão própria de momentos históricos importantes da humanidade

P/1 – E eles viviam bem? Os dois, com tanta diferença?

R – Eu acho que não. Acho que não porque ele, de fato, fisicamente ele judiou muito da minha mãe. Ela era muito mais nova que ele, e morreu muito mais cedo

P/1 – E vocês, quando começaram a nascer? Como é que foi?

R – Ele casou tarde, né, quer dizer, a gente nasceu acho que depois que eles casaram, aí dez anos depois vieram as minhas irmãs gêmeas

P/1 – Então você é o primeiro, o segundo?

R – Eu sou o primogênito de quatro filho

P/1 – Então é você, Anyr, o segundo é...

R – Eu tenho um irmão mais novo, que se chama Tymur, que mora em Paraty, e duas irmãs, Elizabeth e Gabriela, que moram aqui em São Paulo

P/1 – E que são muito mais novas que vocês?

R – Elas são dez anos mais novas do que a gente. E aí a gente começou a frequentar Paraty durante os primeiros anos. Eu era moleque de colo ainda, nem andava, quando fui pra Paraty, e a gente acabou se encantando

P/1 – Vocês tinham o quê? Tinham uma casa lá?

R – Tinha um monte de coisa, né? Tinha fazendas, monte de fazendas. A região era, assim, decadente economicamente, mas era muito rica no aspecto cultural, quer dizer, tinha um grupo de intelectuais que morava lá, tinha o Zé Cleber, tinha uma turma maluca. E o meu pai, ele conviveu muito com essas pessoas. E quando eu era pequeno a gente adorava a cidade, eu conhecia poucas cidades até os 16 anos e a gente ouvia ele falar das viagens no mundo todo, em vários países. Ele tinha posições políticas muito contundentes contra americanos, franceses. O Líbano foi ocupado pelos franceses. Então a gente mesclava um pouquinho da curiosidade pelas histórias dele com a curiosidade por Paraty, que também era um lugar que impressionou muito. Ele vivia falando sobre a importância de não se tocar naquelas montanhas, não se fazer nada. E uns 40, 50 anos depois é que a gente entendeu que ele tinha uma visão ambientalista numa época que não existia ambientalismo no mundo, muito interessante

P/1 – E da sua infância? Você nasceu aqui em São Paulo, sua infância era entre São Paulo e Paraty?

R – Era

P/1 – E aqui em São Paulo, onde vocês moravam?

R – A gente morava no apartamento de solteiro do meu pai, onde ele tinha uma...

P/1 – Que era onde?

R – Era entre a Nove de Julho e a Paulista. Depois ele comprou um apartamento muito grande na Avenida Paulista e durante muitos anos a gente morou na Paulista. Até a morte da minha mãe, até a morte dele

P/1 – Quando ela morreu você tinha quantos anos?

R – Ela morreu quando eu tava saindo pra minha primeira invernagem, quando eu fui pra Antártica, acabaria ficando 22 meses viajando, ela morreu logo antes de eu partir. Eu parti do Brasil em, eu tava saindo em dezembro, ela deve ter morrido em outubro, setembro ou outubro

P/1 – Ela ficou doente?

R – Os dois morreram por causa do cigarro, eles fumavam muito, né? Eles fumavam mais de quatro maços por dia, sem filtro

P/1 – Os dois?

R – Os dois, é. E brigavam muito por causa do cigarro porque um tava sempre, meu pai tava sempre tentando parar de fumar, e cada vez que ela acendia o cigarro ele... Aí ele tava compelido a voltar a fumar. E é gozado, a gente plantou tabaco, a gente tinha... Paraty era uma cidade também onde as drogas eram quase que consentidas. Mas aquela história do cigarro, as discussões em casa, aquilo me deu uma, nunca encostei um cigarro na boca. Nunca

P/1 – Mas a sua casa devia ter cheiro de fumaça?

R – A minha casa era um antro de tudo que você pode imaginar, de narguilé, charuto, cigarro, cigarro de palha, tinha tudo. Mas a gente nunca fumou, nenhum dos filhos encostou em cigarro

P/1 – E aí, aqui em São Paulo quem que cuidava do dia a dia de vocês, da sua educação, como era?

R – A minha mãe cuidava, ela que escolhia escola e tudo o mais. Mas meu pai também tinha posições polêmicas em relação aos jesuítas, mas achava que, apesar da maioria dos padres das escolas serem pederastas, o ensino deles era aceitável. Então assim, a gente ia pra escola sempre com um certo... Ele não acompanhava nada, mas também não admitia que a gente não fosse bem. Então, a gente acabou desenvolvendo uma espécie de autosuficiência, se for pra fazer alguma coisa proibida é melhor fazer, concluir e não deixar ele saber. Se for pra fazer uma viagem que ele não autoriza é melhor ter êxito no final, e aí ele ia aceitar. Porque se fosse pedir autorização pra ele, ele não ia dar

P/1 – E vocês estudaram onde?

R – A gente estudou sempre nessa região da Paulista porque a gente sempre morou nessa região, e acabei estudando no Colégio São Luís e no final do ensino médio houve mais uma das ações do meu pai. Meu irmão fez alguma besteira na escola, ficou de castigo e não avisaram meu pai. Meu pai tinha uma implicância com religiosos em geral porque ele era um homem religioso, mas ele tinha concepções muito próprias. E ele não gostava de padres em geral, e especialmente dos jesuítas (risos). E meu irmão ficou preso lá, ele foi na escola e ele viu o reitor do colégio bater a porta na cara de mãe de um aluno também, que pra ele também era outro gesto, embora ele fosse muito duro com mulheres e com minha mãe,

mas ele também tinha certos preceitos de que certas coisas jamais se fazem em direção a uma mulher, como mostrar a sola do sapato, falar alto, não abrir a porta. Ele tinha uma mescla de cavalheirismo com... E, quando ele viu o reitor fechando a porta pra uma mulher ele arrombou a porta e espancou o reitor em frente de todos os professores e padres

P/1 – Sério?!

R – É. Espancou, batia nele, jogava ele no chão e falava: “Este homem é um pederasta e não reage, não é homem”. E foi assim, eu falei anos depois com pessoas que assistiram. E isso, ele tinha esse dom de ofender verbalmente, além de fisicamente. Quer dizer, ele ofendeu o reitor da escola onde eu estudava (risos) física e moralmente

P/1 – Ele já tinha 60 e poucos anos nesse momento, né?

R – Ele já tinha bem mais de 60. Mas ele era fisicamente muito forte. Ele era um homem bonito também, com olhos impressionantes. Ele era um homem impressionante. E eu fui expulso da escola. Eu nem tava na escola, naquela época eu nem tava estudando no São Luís, eu tava um mês de cama porque eu tava com hepatite em casa. Eu tava afastado da escola por umas três semanas eu acho. Ganhei a notícia de que fui expulso da escola (risos) e achei muito divertido

P/1 – E aí, você foi fazer...

R – Aí minha mãe conseguiu que a gente fosse transferido pro Colégio São Bento, no Largo de São Bento, e eu estudei dois anos no Colégio São Bento. E dois anos depois, o mesmo reitor convidou a gente pra voltar pro colégio. Foi uma coisa impressionante. Eles compreenderam que a gente não tinha culpa com as opiniões do meu pai, e aí o Colégio São Luís convidou e eu terminei o colegial no São Luís

P/1 – Vocês voltaram pro São Luís?

R – Voltamos, depois de dois ou três anos

P/1 – E desse período todo, da escola, alguma coisa te marcou, especificamente?

R – Eu peguei uma aversão à religião. Quer dizer, eu me tornei um estudioso de religião, eu era muito questionador: Por que sua versão de religião é melhor do que a minha? Por que a sua interpretação de Deus é melhor do que a dos budistas ou muçulmanos? Por que tantas divisões na Igreja Católica, na Igreja Islâmica, Judaica? E a verdade é que eu tinha tanta aversão ao ensino de religião do modo como eu tive na escola, que eu virei um especialista (risos). E eu era polêmico também, acabei adquirindo, talvez, esse. E eu tinha dificuldades, sempre fui um excelente aluno, sempre fechava o ano um, dois meses antes, aí tirava zero no final e passava raspando todo ano. Mas eu tinha essa habilidade. Eu gostava de ir pra Paraty, então eu queria ter um mês ou dois a mais de férias, e aí quando eu comunicava meu pai: “Não preciso mais ir pra escola porque já tenho nota pra passar”, eu ia embora. Mas o meu único problema era Religião. E eu tive um evento que eu não me lembro exatamente o que foi, mas que foi engraçado porque esse padre Pereira, agora ex-reitor da escola, ele um dia, era a última prova de Religião e ele falou: “Amyr, você precisa oito pra passar, você tem sempre notas ruins em Religião, você é um bom aluno, por favor, toma cuidado na prova”. E a prova era uma prova dissertativa onde ele fazia uma pergunta e a gente tinha três horas pra fazer a resposta. E ele fez a pergunta, colocou lá na lousa e eu escrevi duas linhas e devolvi a prova. Ele falou: “Você vai repetir de ano”. Eu falei: “O senhor não leu a minha resposta. Eu não vou repetir de ano, o senhor tem que ler a minha resposta”. Ele falou: “Você tá brincando comigo, você vai repetir de ano”. Eu falei: “Se o senhor acha que eu vou repetir, eu vou entregar a prova do mesmo jeito”. Eu entreguei e ganhei dez (risos). E eu não lembro o que eu respondi (risos)

P/1 – Ah, eu não acredito!!!

R – É. Era uma pergunta muito inteligente mas, nas aulas que ele teve eu questionava tanto que eu guardava tudo o que ele falava. E pra essa pergunta, do que Jesus disse em tal lugar, existia uma resposta que era duas linhas, exatamente a resposta literal que Jesus disse, um trecho tal. E eu guardei isso. E quando eu vi a pergunta eu falei: “A resposta é essa, não preciso escrever”. Ele não tinha como argumentar, e eu ganhei dez. Mas, enfim, era um período difícil da escola. Eu tinha outra dificuldade na escola, que me marcou bastante, que era não gostar de futebol. Então eu não gostava de futebol, eu falei: “Eu não quero jogar futebol”. Aí, me botavam no gol, eu deixava a bola passar. Aí não me botavam (risos) mais no gol

P/1 – A escola era só meninos?

R – A maior parte do meu período escolar foi no São Luís e era só meninos. Depois no colegial virou misto, acho que nos dois últimos anos ficou um colégio misto

P/1 – Mas você tinha amigos, ou essa coisa do futebol..

R – Eu tinha muitos amigos assim, tinha alguns ídolos. Tinha um amigo nosso que largou a escola e foi morar, ele era parente dessa amiga da minha mãe, foi morar em Campos de Jordão na época do colegial e começou a trabalhar por conta própria, construindo casinhas e acabou ganhando dinheiro. E casou muito cedo, imagina, ele casou com 19 anos. Também foi um exemplo que me marcou muito, né?

P/1 – Ele era um ídolo pra você?

R – Pra mim ele era um ídolo porque ele saiu fora do esquema, né? Ele não fez faculdade. A gente tava sempre orientado a escolher uma boa escola superior, não sei o quê. E eu questionava um pouco, eu queria viajar. Porque eu não conhecia quase nada do mundo então. E isso foi um efeito, talvez, não da educação que o meu pai deu pra gente mas, do exemplo. O fato dele ter vivido em muitos lugares, de questionar tudo, de sempre enxergar as coisas de um ângulo diferente, eu tinha essa vontade, eu tinha uma curiosidade extraordinária por praças e mercados de cidades. Qualquer cidade, eu queria conhecer a praça e o mercado, a praça e o mercado. E a igreja. Que são os ícones de uma cidade. E eu lembrava de todas e achava poucas. Eu falava: “Caramba, eu conheço menos igrejas do que o meu pai conhece país”. Mas também ele não dividia muito com a gente

P/1 – Quer dizer, ele não pegava vocês e levava. As suas férias era sempre em Paraty?

R – Ele carregava a gente de Kombi, de algum veículo estrambólico pra Paraty, aí ele largava a gente lá. Em Paraty eu tinha uma liberdade que eu não tinha em São Paulo. Em Paraty, a partir dos dez anos, aliás, essa semana eu encontrei o Iraci, o Cici, que me vendeu a primeira canoa quando eu tinha dez anos, que é uma canoa icônica em Paraty, porque ela foi feita pelo Mané Santos, maior mestre canoieiro. E em Paraty assim, também um lugar onde não se joga muito futebol, batia uma pelada na praça, mas em Paraty a grande atividade era sair de canoa, era passear de canoa. Então, minha ligação com o mar veio exatamente daí

P/1 – Você comprou essa canoa. Você lembra a primeira vez que você começou com essa história de sair de canoa?

R – Eu lembro porque eu ia na Praia do Pontal, a gente ia brincar lá, catar um tipo de marisco que chamava tarioba, que não existe mais. A gente pegava pitus no rio ali, na beira do rio, na frente de casa. E no Pontal tinha um lugar que a água doce mistura com a água salgada que tinha esse, tinha os mexilhões, os vôngoles pequenininhos, e tinha umas tariobas amarelas, que eram maiores. Então a gente ia pegar tariobas. E esse cara,

que era um mergulhador corajoso e ousado, que era o Cici, que tá vivo ainda do mesmo jeito, ele tinha uma baleeira muito bonita que ele usava pra mergulhar e, às vezes, pra levar uns turistas pra passear, que chamava Janaína. E pra poder sair da praia, ele mora até hoje na Praia do Pontal, pra ele ir da praia até a ponta da baleeira ele usava essa canoinha, que era muito bonita. Ela tinha um design impressionante e eu ficava enchendo o saco dele: “Traci, pelo amor de Deus, me vende a canoinha? Me vende a canoinha”. E aí ele: “Você nem sabe andar de canoa”. Porque era uma canoa muito maluca, ela era muito estreita, era muito rápida, mas as canoas muito eficientes são muito instáveis, precisa ter muita habilidade. Ele falou: “Você nem sabe andar em pé numa canoa”. E aí eu subi na canoa e fui remando em pé, só pra mostrar pra ele que eu sabia. E eu não sei da onde eu fiz isso, como eu fiz isso, mas...

P/1 – Você fez

R – Fiz. Ele ficou impressionado, que ele viu que eu gostava mesmo da canoinha e que sabia andar. E aí ele falava: “Então tá bom, vou vender a canoa pra você”. E acho que ele cobrou 70 cruzeiros. Mas eu não tinha o dinheiro, e nem tinha coragem de pedir pro meu pai, meu pai nunca daria dinheiro. E foi uma sorte porque minha mãe tinha um irmão que era um jornalista muito famoso na Suécia, que era apaixonado por música e pelo Brasil. Ele vinha muito pro Brasil, mas quase não visitava a gente porque ele gostava de descobrir ritmos musicais diferentes. Quando a gente virava as costas ele tava metido em alguma favela no Rio de Janeiro, estudando samba. Ele tocava todos os instrumentos. E o tio (_Gunaf_? 0:30:26), estava em Paraty. E aí eu falei: “Eu vou atacar ele” (risos). E aí eu pedi pra ele o dinheiro, se ele arrumava o dinheiro pra comprar uma canoa, que era muito linda, que era muito especial, e ele me deu o dinheiro, eu comprei e tenho essa canoa até hoje. Eu não to lembrado onde ela tá agora, mas acho que ela deve estar lá no Museu Nacional do Mar, lá em São Francisco do Sul

P/1 – E você pegou a canoa e daí você começou a sair todo dia?

R – Eu peguei essa canoa, a gente tinha a Ilha da Bexiga já na frente, era uma ilha do meu pai, que acabou ficando minha, e aí eu fui pra ilha. A primeira coisa que eu fiz eu fui pra ilha

P/1 – Sozinho?

R – Sozinho

P/1 – Remando?

R – Remando. Passei pra Ilha das Pombas, que fica em frente ao Jabaquara e lá tinha um conjunto de pedras que depois seria o lugar onde a gente gostava de namorar porque era um lugar perto da cidade onde ninguém sabia que você tava lá, escondido. E dava pra se enfiar com uma canoa, era muito pequenininha, dava pra se enfiar no meio das pedras e ficar escondido (risos). Mas foi uma alegria essa canoa, e ela tinha uma outra vantagem, eu conseguia carregar ela, tirar ela e levar ela até em casa. Então, eu subia o rio da cidade, e naquela rampa do antigo Porto de Paraty, antigamente os navios paravam no rio, pouca gente sabe disso, não era assoreado o rio, quando retificaram o rio é que começou a assorear. Mas o rio tinha bastante calado e tem duas rampas na borda d’água de Paraty. E uma dessas rampas fica exatamente do lado de casa. Então, eu ia nessa rampa e aí eu carregava a canoa. Eu era pequenininho, magrinho, mas eu conseguia carregar a canoa e enfiar em casa

P/1 – E a sua mãe sabia. A sua mãe ficava com vocês em Paraty?

R – Minha mãe sempre foi meio cúmplice das coisas proibidas, inclusive da viagem a remo, por exemplo, anos depois, nos anos 80. Quando eu tava preparando o barco eu comecei a estudar os caras que morreram no Atlântico Norte, e a maioria dos textos era em inglês, em alemão, em francês. E alguma coisa entendia, a maioria não, e ela me ajudava porque ela também falava outras línguas. Então ela ia me traduzindo e ela ficava apavorada: “Ai meu filho, não faça isso!” (risos). Mas quando ela via que eu ia fazer, aí ela resolvia ajudar. Ela era muito participativa assim. Ela: “Precisamos esconder isso do seu pai, ele não pode saber disso” (risos). Nesse sentido ela me ajudou bastante. Ela não entendia direito o que ia

acontecer, ficava apavorada. Era uma mulher muito divertida, ela tinha um senso de humor absolutamente incomum, o que meu pai não tinha. O meu pai era um homem de festas, discursos, boa vida, mas ele não tinha esse senso de humor fino, sutil. E ela tinha um senso de humor muito afiado. Mas aí essa canoa, de certa maneira, acabou marcando quase tudo o que eu fiz daí pra frente. Aí eu comecei a entender, quando eu saía com a canoa, pra que tem um furo no banco da proa, e um castelinho no fundo, se ela é feita de um pau só? E é uma canoa de cedro rosa, que é a madeira mais nobre de todas, que hoje é uma madeira praticamente extinta. Ainda tem cedro, tinha alguns cedros na praça de Paraty, mas essa era de cedro rosa. E aí eu percebi a admiração que essa canoinha causava nos velhos canoieiros fora de Paraty, no Mamanguá, Saco dos Meros, eles olhavam: “Olha, essa canoa é do Mané Santos”, que eu nunca conheci. Aliás, nem sei se nessa época ele ainda tava vivo. Aí tinha uma mulher que morava, que tinha uma casa no fundo da nossa casa da praça em Paraty, a nossa casa era na praça, e no quarteirão de trás morava o seu Zaul e a dona Maria. A dona Maria e o seu Zaul eram caixas, mas caixas ricos que moravam na cidade de Paraty. E o seu Zaul foi um grande canoieiro, ele viajou com canoas, ele fazia as viagens de Paraty a Bertioga, levando cachaça, farinha. E ele sempre contava a história de uma canoa que ele trabalhou, onde de pé ele não enxergava o mar. Era uma canoa tão grande, devia ter mais de dois metros de boca feita de um pau só, que de pé ele não enxergava o mar

P/1 – Que ela era muito profunda?

R – Ela era muito profunda. E durante muitos anos ele navegou nessa canoa com remos de voga, fazendo viagens pelo litoral e depois essa canoa ganhou um motor dois tempos diesel. E ele era muito bom de mecânica, ele que instalou o motor. E essas canoas todas, foram várias, foram muitas em Paraty, elas desapareceram porque não existia as tintas venenosas que a gente tem hoje pra proteger o fundo, então elas ficavam muito tempo no mar e...

P/1 – Apodreciam?

R – Não apodrece no mar, o gusano come e elas afundam. Quer dizer, esses bichinhos entram na madeira. Hoje a gente usa proteções químicas contra isso, mas essa canoinha me influenciou muito. Eu comecei a perceber a diferença de design de cada região de Paraty, as canoas do Mamanguá eram diferentes porque o mar era diferente. As de Angra eram. As de Ubatuba eram feias, eram bojudas, mas também tinha algumas bonitas. E aí uma vez a gente foi pra Cananeia, porque meu pai conhecia o francês que tava criando ostras lá, e as canoas de lá tinham várias características no seu DNA de design completamente diferentes das de Paraty. Os remos eram muito mais pobres, mas ainda tinham um vinco que é incomum no Brasil todo, só entre Cananeia e Paraty os remos têm um vinco no meio. Todos os remos indígenas no Brasil não têm. E aí, sem perceber, eu fui compreendendo, virou um esporte. O tipo da madeira, eu falava: “Ah, mas isso aqui é calbino, é muito pesado” “Th, Jequitibá vai rachar, daqui sete anos vai rachar”. E rachava. “Guapuruvu é uma porcaria, madeira que não presta, tá louco, tem que por fogo em tudo que é Guapuruvu”. Não. Bacana é uma canoa de cedro, cedro rosa, tinguá, ingá concha, ingá flecha. E aos poucos eu fui aprendendo e virou. Assim, eu gostava de provocar os mestres canoieiros porque eles achavam que eu era um meninozinho de São Paulo ignorante das coisas da terra, e eu conhecia mais do que eles. Porque também eu ia pra outros lugares. Na Bahia a maioria das canoas era de vinháticos, eram enormes, três metros e meio de comprimento. O remo de Paraty tem oito palmos só, são remos de dois metros

P/1 – E o ato de remar? Você saiu sabendo?

R – Eu acho que começou com a canoinha do Cici, que eu fui aprendendo. Porque ela era uma canoinha difícil, aí eu tive a minha primeira aventura da Ilha da Bexiga pra fazenda que hoje é minha, a Fazenda do Engenho da Boa Vista, que é uma fazenda que eu namorei a vida inteira e esse ano consegui

P/1 – Onde fica?

R – É a fazenda onde tem o mais importante prédio colonial na Baía da Ilha Grande, é a sede do casarão do Engenho

P/1 – Da Ilha Grande?

R – Da Baía da Ilha Grande, o imóvel colonial mais importante é esse imóvel que fica do outro lado da Baía de Paraty. É onde era a Aguardente Quero Essa. E essa foi uma propriedade que meu pai nunca se interessou por ela, por alguma razão, ou porque não tinha praia ou porque tava suja a fazenda. E ela pertenceu a um cara do Rio de Janeiro, depois ela foi vendida pra uma empresa que comprou, na época, pra lavar dinheiro. E, por coincidência, muitos anos depois eu acabei me tornando comodatário, eu fiz uma proposta de aluguel e os donos, italianos, fizeram um comodato da fazenda. E durante 20 anos eu usei essa fazenda pra trabalhar em Paraty, acabei montando a minha marina. E no ano passado essa empresa italiana com sede no Brasil fez falência fraudulenta aqui, houve uma ação judicial e ela foi vendida judicialmente, eu tentei três vezes, na quarta consegui comprar. E agora eu to, de novo. E gozado que a minha primeira experiência no mar nasceu entre a Ilha da Bexiga e a Fazenda Boa Vista onde morava o alambiqueiro mais famoso do Engenho da Boa Vista que era o Japão. O Japão era um cara que se alimentava de aguardente, mas quando tava alambicando não bebia. Ele não comia, ele vivia só da aguardente. E era um cara incrível. E aí uma vez foram uns coleguinhas de escola, meu irmão que era meio desastrado, foram lá pra Ilha da Bexiga, entrou um sudoeste, eles estavam apavorados. A gente foi com umas pranchas pra lá, e eu fui com a Max, com a canoinha do Mané Santos. E essas pranchinhas lá não davam pra voltar pra cidade, eles ficaram com frio, e a chuva, e aí eu resolvi salvar eles. Eu resolvi atravessar contra o sudoeste até a Fazenda do Engenho da Boa Vista pra pedir ajuda pro Japão, pra vir com uma baleeira buscar a turma que ficou na ilha, meu irmão e um amigo, acho. E eu sei que eu levei muitas horas, eu levei umas quatro horas. A canoa virou, eu aprendia tirar água dela sem ter cuia, como é que se tira água de uma canoa virada sem ter uma cuia?

P/1 – Como?

R – Você nada, vira ela pra cima, ela tá cheia d'água, meio afundada, e você começa a puxá-la pra um lado e depois pro outro. E a água corre por dentro e começa a sair pelas pontas, você cria um balanço e você esvazia a canoa. Aí a habilidade pra pular, mas aí as ondas foram ficando grandes. Resultado: Quando eu cheguei na cidade, meu irmão e o amigo que tavam na ilha já tinham sido resgatados fazia várias horas, tava todo mundo em pânico achando que eu tinha morrido

P/1 – E isso você tinha quantos anos, Amyr?

R – Isso eu já devia ter uns 13, talvez 14 anos. E essa foi minha primeira grande viagem no mar, foi uma viagem de mil e 800 metros, da Bexiga até a casa do Japão, até a Fazenda do Engenho da Boa Vista

P/1 – Você lembra o que você sentiu? Você sentiu medo?

R – Eu senti muito medo, muito frio, mas eu senti um enorme orgulho quando eu cheguei. Porque era muito mais fácil desistir e voltar, e correr com as ondas chegaria em minutos de novo na ilha, ou em um outro lugar. Mas eu queria ir para o lado da cidade. Como o sudoeste vinha exatamente da Fazenda do Engenho, eu vi que se eu cortasse pra cidade eu nunca ia conseguir porque era mais rápido, mas aí eu pegaria as onda em ângulo. Então, eu resolvi pegar o mar 100% de frente, porque aí a canoinha subia, batia na onda e cortava, e ela era muito fina, esguia, ela tem um design incrível. Ela mergulhava na onda e não entrava uma gota d'água. Ela mergulhava e não entrava, ela criava um leque de água na proa a cada batida de onda, mas isso demorou muito. E aí tinha que fazer a volta na baía toda pra chegar em casa. Então essa canoinha é uma canoinha incrível porque até hoje ela é uma canoa, mesmo pra quem não entende nada de embarcações, assim, ela é uma canoa notável pelo design. Ela ficou um bom tempo lá nesse museu, eu vou tirar ela de lá agora, eu to tirando meus barcos lá do museu. O museu foi uma iniciativa que a gente começou junto com o Dalmo há quase 20 anos, há mais de 20

P/1 – Esse museu fica em São Francisco, né?

R – Fica em São Francisco do Sul. É muito bonito, é um museu de referência no mundo hoje nesse assunto de barcos regionais

P/1 – Mas você vai tirar. O que aconteceu?

R – Eu tirei o barco a remo que eu usei porque não é um barco de design brasileiro, não é um barco regional brasileiro, é um barco feito pra fazer uma viagem. Mas hoje o museu ficou rico e eu acho que tá na hora de dar um choque de gestão lá. No começo do museu a gente conseguiu um acervo maravilhoso, estudos, bibliotecas, coleções de livros, peças, barcos. O museu ficou muito rico durante um período. Depois a gente se preocupou muito em cuidar da parte de exposição e dos espaços físicos e patrimoniais da aquisição de prédios, empréstimos de prédios. O Iphan acabou ficando sócio do museu e surgiu um modelo de gestão interessante, feito por uma associação de caráter privado junto com o Estado, não é muito comum fazer isso. E hoje eu acho que o museu tem que repensar sua técnica expositiva porque temos novos recursos digitais, eletrônicos. Que nem, sei lá o Museu da Palavra em São Paulo, o Museu do Futebol. Então hoje o museu é um sucesso em todos os sentidos financeiros, digamos, técnicos, mas eu acho que, em termos expositivos ele precisa melhorar bastante. Então, como eles ancoram muito a visita nos barcos que eu tinha lá eu to tirando todos meus barcos só de provocação (risos)

P/1 – Pra ver se eles...

R – É, eles vão voltar, com o tempo eles vão voltar, mas acho que tá na hora de levar eles pra Paraty também. Tem alguns barcos bonitos, representativos desse saber fazer tão único que o Brasil tem. E, infelizmente tão pouco conhecido. Você visita uma escola de engenharia naval, por exemplo, os alunos, professores, não têm a menor noção das técnicas regionais do Brasil, do design. Aliás, nenhum entende de barco, isso é uma coisa engraçada, eles ensinam como se constrói navio, e navio é uma máquina totalmente medíocre, não requer inteligência

P/1 – Voltando a essa coisa de choque de gestão, só pra gente terminar um pouco da sua formação. Você terminou a escola e aí você foi fazer faculdade. E você fez Administração, né?

R – Eu tive uma mudança na escola que foi marcante. Eu sempre fui acostumado a terminar o ano cedo, tirando as aulas de Religião (risos), e, quer dizer, eu sempre tive as notas máximas que eu queria. E quando, ainda existia Clássico e Científico, e no Científico, eu não gosto muito de Matemática, mas eu tenho muita facilidade com Cálculo e Matemática. E eu sou calcular de cabeça, tenho muita habilidade pra desenhar estruturas, e entender fórmulas. Eu queria fazer Engenharia, talvez Engenharia Naval, eram assuntos que eu, gostava de construção, grandes estruturas, mas eu tive uma dificuldade em Química, com o professor de Química. Eu não conseguia tirar mais do que quatro, era um professor coreano, me indispus com ele e aí mudei pro Clássico. E como aluno do Clássico, quando chegou na hora de fazer faculdade eu não podia mais ir pra Exatas. E aí, pra atender ao meu pai eu fiz exame lá no Largo de São Francisco e na FEA, na Faculdade de Economia da USP, e acabei fazendo Economia

P/1 – E Administração? Você fez os dois?

R – Depois de formado eu fiz uma extensão em Administração, mas aí numa escola particular, no Mackenzie. Mas não era o que eu gostava

P/1 – Você fez isso pelo seu pai?

R – Ele queria que eu tivesse uma atividade. Porque ele tinha toneladas de problemas de gestão, ele não era um gestor, ele era um visionário meio maluco, mas ele não era um gestor de empresas. E aí, provavelmente, como um bom libanês, queria que um filho fosse o advogado, o outro fosse o contador, o outro fosse o médico, pra não ter que pagar nada disso (risos). E eu acabei fazendo Economia que foi outro... De certa maneira é importante, às vezes, fazer coisas que a gente não gosta porque a gente, eu acho que eliminar o que a gente não quer fazer da vida, às vezes, é mais importante do que encontrar o que a gente gostaria de fazer. E eu fui eliminando tudo o que eu não queria. Na escola, na grade curricular, nas aulas de Religião, e finalmente nas Ciências Financeiras, digamos, eu peguei um desprezo total por essa ambição de ser rico

P/1 – E na escola essa era a tônica?

R – É, porque meu pai poderia se dizer que era um cara rico, mas vivia de uma maneira muito simples. A gente se desapegou totalmente de tudo aquilo que poderia gerar status, então eu tinha de dizer pros colegas do São Luís: “Não, meu pai vai de Galaxy, de Dodge Dart, de Mercedes pra escola” “Ah, meu pai anda de Kombi, caminhão”

P/1 – E você achava isso bacana?

R – É. “Ele anda de bota e fuma cigarro de palha.” Mas isso porque meu pai era polêmico, mas sem querer isso, de certa maneira, moldou um pouco. Então, na faculdade meus amigos todos desesperados pra conseguir um estágio numa financeira, numa corretora. Os que conseguiam começaram a ganhar muito dinheiro logo cedo, e eu fui me desapegando desse desejo de ter dinheiro. Dinheiro é um acessório, se tem, ótimo, se não tem, paciência

P/1 – Mas aí nesse momento que você estava estudando isso e começou a ver que não era a sua, o que, você tinha algum: “O que eu vou fazer”. Como era isso?

R – Não sabia

P/1 – E você tava conflituado com isso?

R – Não tava conflituado, tinha mil problemas em casa porque nessa época eu já compreendia os problemas do meu pai, quer dizer, ele tinha muitos negócios, nenhum funcionava direito, eram fazendas que não produziam direito. Ele tinha esse conceito de comprar uma propriedade e não deixar ninguém cortar uma árvore porque ele não gostava, ele queria as árvores. E eu falava: “Mas pai, o imposto é muito maior, o Incra, o cadastramento no Incra exige que a gente tenha produção”. Eu tinha essa obsessão nos primeiros anos de escola de produzir, de fazer. Depois eu comecei: “Bom, não vamos produzir, então vamos regularizar, vamos deixar as coisas em ordem”, e aos poucos eu fui botando em ordem todas as coisas dele. E depois eu vi que trabalhar pra ele era muito difícil. E aí eu comecei, aos poucos, a me voltar pra outras coisas. Comecei a gostar de viajar, quando fiz 18 anos eu acabei adquirindo uma moto e usei a moto pra viajar

P/1 – Que viagem você fez?

R – A primeira viagem, quando eu tinha 18 anos, eu fui pro Chile

P/1 – De moto?

R – De moto

P/1 – Sozinho?

R – Eu ia sozinho e aí, tinha uma colega de escola que tinha um namorado chamado Fernando, que foi um cara muito engraçado, que também tinha um sonho, acho que de ver a Copa de 78 na Argentina. Ela falou com ele, ele falou comigo, ela uniu a gente. Ela falou: “Olha, vocês não querem ir juntos? Cada um vai na sua moto?”. E as motos eram muito menores do que são hoje, muito mais rústicas. A gente não usava capacete, eu não gostava de usar capacete, preferia usar um óculos só pra não entrar mosquito no olho. E aí a gente foi pra Argentina de moto. Eu conheci

ele numa noite, ele morava na Rua Primavera, a gente se deu bem, aí eu falei: “Em vez da gente combinar pra daqui uma semana, vamos já?”. E a gente planejou a viagem em duas horas. Nós fomos, na Argentina a moto dele quebrou o bloco e não tinha peças lá. Aí eu falei: “Putz, eu não quero ver Copa, não tenho paciência pra ficar vendo uma bola de um lado pro outro. Vamos pra Cordilheira dos Andes? Eu quero ver a Cordilheira”. Eu queria ver neve, queria ver o Chile, o Pacífico, nunca vi o Pacífico. Ele falou: “Vamos”, e aí a gente foi

P/1 – Ele na sua moto?

R – Ele foi na garupa, uma viagem mais horrenda que pode ser feita. E foi uma viagem incrível, a gente fez a cordilheira, fomos até o Pacífico

P/1 – Vocês dormiam onde?

R – A gente não tinha dinheiro pra dormir em hotel, então a gente tinha dois sacos de dormir que compramos em Buenos Aires e a gente dormia no acostamento. Escolhia um lugar. E a gente acabou indo até a Patagônia (risos). Descemos o Chile, atravessamos por baixo, lá por Osorno, acabamos saindo depois em Bariloche. Foi um mês de viagem

P/1 – Um mês? Vocês fizeram em um mês

R – Foi um mês

P/1 – E voltaram de moto

R – Aí quando a gente voltou, o moleque que a gente conheceu na rua, o moleque de 17 anos tinha uma moto Gilera. Ele pegou a moto do Fernando e desmontou, e descobriu qual era o problema, era um parafuso do eixo do girabrequim que soltou e estourou o bloco do motor. Então, ele desmontou a ponta do bloco, achou um soldador de antimônio que era, aquilo pra gente era impossível aqui, e ele conseguiu consertar. E no dia que a gente chegou em Buenos Aires, fomos na casinha nesse lugar muito, muito pobre. E o moleque tava acabando de ligar a moto. Aí o Fernando resolveu ir pra Porto Alegre e eu me separei dele no Uruguai e vim pra casa. Mas dormindo sempre no acostamento. A única desventura que eu tive foi quando tava com muito sono, chegando em Florianópolis, parei num acostamento que a terra era bem fofinha e pus o saco pra dormir, e era um formigueiro. E aí me irritou tanto as mordidas de formiga, e acho que adrenalina, aí eu subi a moto e não parei pra dormir, vim até São Paulo. Mas esse período da faculdade foi interessante porque foi um aprendizado importante, a experiência acadêmica. Por outro lado, eu comecei a entender muitas coisas interessantes. A USP é um reduto de privilégios e discriminação. Então, existe uma discriminação entre os próprios alunos, porque na verdade são alunos privilegiados que podem estudar lá. Quer dizer, eu comecei a compreender que eu entrei lá porque eu tinha feito uma escola particular que era muito boa. Mas o que se discutia no centro acadêmico era absolutamente pueril, era de uma ingenuidade. Alunos que vinham com motorista particular brigando pelos centavos do preço das refeições do Crusp. Então, eu não deixei cortar o cabelo, não participei dos trotes. Eu tinha uma implicação com contato físico, não queria que ninguém me tocasse. Então eu sempre fui de moto pra escola, parava num lugar escondido, entrava na sala de aula pela janela, da FEA. E durante dois meses eu fugi dos veteranos porque eu não queria que cortassem meu cabelo, eu tinha uma mania com cabelo, desde pequenininho eu tinha cabelo muito comprido, nunca deixei cortar. Foi a única coisa que meu pai respeitou sempre. Ele falou: “Ele não deixa cortar o cabelo dele, deixa ele com o cabelo comprido”. Na escola eu tinha cabelo comprido. Os moleques falavam: “Ah menina, menina”. Eu falava: “Menina nada, mas eu não corto o cabelo”. E na faculdade eu não deixei cortar. E aí um amigo judeu, um cara gordo que já era veterano de outra faculdade, ficou muito amigo meu, ele achava graça naquilo e aí ele começou a espalhar o boato de que eu tinha feito outra escola e na verdade é por isso que eu não queria ser calouro. Mas eu achava uma violência esse negócio de pintar, obrigar a pedir esmola e não sei o quê. E na Universidade de São Paulo, como eu ia cedinho, eu descobri uma vez eu fui muito cedo, no escuro ainda, e aí eu descobri o remo, que era um esporte maravilhoso. Das quatro e meia às sete horas da manhã era um outro mundo, era um mundo de compromissos, treinamento árduo, conserto nos barcos, botar graxa nas forquetas, limpar as forquetas, entrar na água, correr uma volta inteira na USP, dez quilômetros em 30 minutos, vir pro barco de novo, botar os finca-pés, os carrinhos, os assentos, o seu Arlindo megafone: “Neblina, neblina!”, bum, o barco batia na margem, pumba, dois barcos se chocam. Um barco fura a perna, tibia e perônio de um amigo nosso. Assim, eram acidentes terríveis, era uma aventura pra mim, era um mundo maravilhoso. Aí o sol começa a nascer entre os prédios lá em Pinheiros, Oeste, o sol nascia todo entre prédios, que coisa horrível. Mas tem esse lugar aqui. E os caras lá do centro acadêmico, todos barrigudos, com pleitos políticos completamente fora da cabeça, que tinha que abaixar o preço da refeição. Eu falei: “Meu filho, vocês vêm de motorista, estão reclamando? Tinha que dar graças a Deus”. E o remo foi um esporte que, acho que foi muito importante. Eu tinha a história da

canoinha lá, do Cici, e de repente eu descobri um esporte. E aí o nosso técnico que faleceu no ano passado, o senhor Arlindo Donato, ele era um cara altamente, era um desses técnicos que molda o caráter, a moral, super. Era quase um pai que tinha ali e a gente era obrigado a fazer as coisas meio escondido dele. Mas ele era um personagem assim, ultradisciplinador. E depois eu comecei a trabalhar, e aí eu resolvi tirar a carteira de mestre amador, e o curso era de noite, aí não dava tempo de dormir e aí a gente inventou a história de ir dormir na USP. Então, a gente ia meia-noite pra USP e pra não ter que acordar, porque daí em casa já não aguentava acordar sempre às quatro da manhã, aí a gente ia e entrava na raia olímpica da USP e a gente dormia na porta do banheiro, do vestiário, tinha um degrau, a gente botava um colchonetezinho. Aí o meu melhor amigo de escola, o Hermann, tinha um Corcel velho não sei o quê, às vezes a gente botava o carro dele, subia com duas rodas na calçada e botava uma lona embaixo, um cobertor e dormia embaixo do carro, pra poder dormir um pouco mais, até a hora de começar o treino, porque aí, fatalmente quando chegassem os remadores do oito, por exemplo, eles teriam que acordar a gente, eles iam passar em cima da gente. Então você dormia sem ter que viver aquele estresse do despertador

P/1 – O treino era que horas?

R – Sempre começava quatro e meia, quinze pra cinco

P/1 – Você dormia, então, de meia-noite às quatro e meia

R – Eu dormia de meia-noite às quatro meia, de onze às quatro e meia. Mas aí o remo foram muitos anos, e nesse período do remo foi o período em que eu trabalhei em São Paulo e me afastei de Paraty

P/1 – Você fazia o remo todo dia?

R – Todo dia, dia e noite. Sábado, domingo, feriado, Natal, Ano Novo, Carnaval

P/2 – Tinha competição?

R – Eram para as competições. Então o senhor Arlindo fala (imita voz): “Um barco tem que ter mil horas! Mil horas!”, pra ter um desempenho. E a gente botava mil horas no barco. Quer dizer, mil horas são três horas por dia, durante 100 dias, são 300 horas, que são 320 dias, pra conseguir fazer as mil horas pra equilibrar o barco. Então era um mundo diferente, era o mundo da técnica que o designer é completamente diferente. Mas aí eu comecei a entender, os remos tinham aquele vinco que o remo de Paraty tem, que é esse vincozinho

P/1 – Não tem nenhum aqui com ele? É aquele ali, né?

R – Esse aqui tem, mas esse é um ramo de Cananeia, não é tão fino, evoluído em design, como os de Paraty. Os de Paraty são os remos mais evoluídos do Brasil. Interessante

P/1 – Essa cultura veio da onde?

R – A cidade tem uma característica geográfica que, de certa maneira, eu acho que teve um impacto no design local muito forte porque tem uma diversidade de estilos de canoas, por exemplo, em Paraty, que nenhuma outra cidade no Brasil tem, dentro da região. Porque tem praias de mar aberto muito duro, tem fundo de baía, tem baía aberta, baía fechada, então tem...

P/1 – Muitos mares, né?

R – Tem diversos ecossistemas que, de certa maneira, conduziram. Os remos de Paraty, curiosamente, são remos de um esmero técnico que não há em outro lugar. Há um esmero artístico muito grande, por exemplo, nos remos de tribos indígenas diferentes da Amazônia, mas é artístico, não técnico. O remo de Paraty é um remo extraordinário, ele é como se fosse um câmbio automático CVT de um carro em relação a um câmbio seco dos carros de antigamente. Ele tem uma série de características técnicas que são maravilhosas. E artisticamente eles são muito bonitos também, são muito bem acabados; os remos baianos são mal-acabados, os remos lá do sul, e ele é muito bem acabado. Mas essa experiência estudando Economia foi rica por causa disso. E era um outro universo, os caras do remo eram os caras que moravam nos bairros periféricos de São Paulo, não estudavam na USP

P/1 – Quer dizer que o pessoal que fazia remo não era estudante?

R – Não eram, os alunos da USP eram todos filhinhos de papai, todos, sem exceção. Todos eles estudavam na USP, tinham várias mordomias, tinham o melhor clube de São Paulo, que era aquele Centro Desportivo, alguns moravam dentro da USP, tinha os prédios de residência

P/1 – O Crusp

R – O Crusp. Esqueci o nome do restaurante também. Comiam maravilhosamente bem lá por um preço irrisório, e os colegas de remo eram caras que gostavam de remo. Tinha a turma do Corinthians, o Corinthians tinha uma raia de remo. Muitos dos colegas de remo ainda foram os últimos remadores do rio Tietê, então o Hermann, o Levon, o Marcão, foram caras, colegas meus de quatro sem, oito, dois com, dois sem, que remaram também no rio Tietê. À medida que o rio foi ficando poluído, os clubes de remo foram se transferindo pra raia da USP. E o time da USP, que acho que era Cepeusp, era completamente inexpressivo, era dos aluninhos da USP que iam passear e, às vezes, levavam um caiaque. Pra gente um caiaque era um...

P/1 – Um xingamento? (risos)

R – Não, a decadência total. Não tem disciplina, não tem tecnologia, não anda, não presta, o que os caras vão com a porcaria de plástico aqui?

P/1 – Vocês remavam no...

R – A gente remava em barcos de madeira e aí tinha [corte no áudio]

P/1 – Só aproveitando que a gente parou um instante, os clubes de remos, todos, todos treinavam lá?

R – Eles foram saindo do rio Tietê, principalmente depois da construção das marginais

P/1 – Isso é de que época, mais ou menos, que isso aconteceu?

R – Eu acho que as marginais foram nos anos 60, 70, não tenho certeza. Mas o Esperia tinha frente pro rio, que foi desapropriada pelas marginais, depois teve o problema do Anhembi, tomou uma parte do clube. O O clube Tietê também era de frente, do outro lado da cidade. E o Corinthians também. E aí eu comecei a rever minha identidade com o remo, em detrimento do futebol. E eu pensei: “Caramba, por que jogar esse negócio de bola que nem é um esporte brasileiro?” Todos os grandes clubes de futebol no Brasil, na verdade começaram como clubes de remo. E o remo foi decaindo. Se você olhar o símbolo do Corinthians, tem uma âncora com dois remos

P/1 – Flamengo

R – Flamengo, Vasco, Clube de Regatas Vasco, Clube de Regatas Flamengo, Clube de Regatas Corinthians, Clube de Regatas Tietê. E os clubes mais fortes no remo paulista eram o Tietê, o Esperia, depois o Corinthians. E depois tinha o Paulistano que não tinha todas as categorias olímpicas, mas algumas. O time da USP era completamente inexpressivo, a gente até zombava deles, eles iam lá passear, iam bater remo na água

P/1 – Mas você era de que time?

R – Eu entrei no Clube Esperia, esqueci de falar. A primeira vez que eu fui de madrugada pra USP e descobri o remo, depois eu conheci o Hermann na faculdade, que virou um grande amigo. E ele já remava: “Pô Anyr, vem amanhã lá, começa, vem às cinco horas, a gente tá terminando a corrida e já tá entrando na água”

P/1 – Foi ele que te levou pro remo então?

R – Foi ele que me iniciou no remo, foi o Hermann. Aí ele falou: “Não, não entra nesses clubes aí, tá louco! O Corinthians mata os caras no barco escola lá, o Tietê é tudo médico, os caras são arrogantes. Entra no Esperia, vem no Esperia com a gente”. E aí havia uma rivalidade muito saudável, agradável, na água, fora da água a gente se encarava um pouco, as equipes diferentes. E foram os anos todos de faculdade, eu passei remando e nesse período me afastei bastante de Paraty

P/1 – Você não ia nem nas férias pra lá?

R – Eu praticamente, durante esses quatro, cinco anos, nem nas férias eu fui pra Paraty

P/1 – Pelo remo?

R – Pelo remo. Eu remei, acho que seis anos, quatro dos quais de dedicação total. E aí, no remo, bom, eu fui terminando a escola e você não pode remar nos barcos olímpicos logo de cara, você rema durante quatro, cinco, seis meses nas yoles. As yoles são como se fossem baleeiras, eram barcos mais largos, mais pesados. E aí você tem que participar de uma competição e se federar pra poder entrar na categoria de barcos olímpicos. E os grandes ídolos do remo pra nós eram os caras do Buck, no Rio de Janeiro, do Flamengo. Flamengo era o maior clube de remo. E dois colegas nossos, concorrentes do Paulistano tinham sido remadores do Buck, quer dizer, tinha remado na sem no Flamengo, no Rio de Janeiro. E aí, nesses anos de remo com o Hermann, depois que a gente começou a se afastar um pouco do remo, começamos a viajar junto pra Paraty, e aí comecei a brincar com ele: “Puxa, a gente podia pegar tantos barcos que ninguém usa aqui, os barcos de iniciação, as yoles são barcos bons pra andar no mar. Nas competições de Santos, por exemplo, muitas vezes não eram com barcos olímpicos, eram com os barcos de iniciação porque têm ondas lá, passa navio, rebocador, lancha. E eu falei: “Caramba Hermann, vamos fazer uma travessia pra Paraty?”

P/1 – Essa ideia surgiu...

R – Essa ideia foi surgindo e aí a gente começava a preparar: “Bom, quem vão ser os quatro, vamos eu, vamos chamar o Marcão, vamos chamar Zezinho, vamos chamar de patrão. Precisa ter patrão ou não?” “A gente pode por o leme no proa, ou no voga” “Ah não, põe no sota-voga” “E se quebrar o remo?” “Então vamos voga, sota-voga, pro e sota-pro” “Tá bom. E como é que faz se entrar água no barco?” “Não, a gente enche de isopor ou a gente põe uma lona”. E nunca dava certo

P/1 – Vocês iam tentando?

R – A gente organizava a viagem, quando chegava na hora de pedir o barco pro seu Arlindo, aí alguém: “Ah, eu não vou poder, é aniversário da minha mãe” “Ah, minha namorada”. Sempre tinha o raio de uma namorada atrapalhando a história, de uma mãezinha querida. E aí eu vi que não ia. Eu falei: “Hermann, vamos fazer um dois sem?”. Porque eu remei dois sem com ele também, eu dobrava no oito, nas competições a gente fazia dois sem e o oito. A gente ia até o esgotamento total. E aí, com o Hermann, o Hermann também tinha uma namorada, que era a Angélica que absurdo, que ficava... E assim eu fui percebendo, aí um dia eu fui pro Guarujá, num dia de chuva, de moto e naquela praia do Guaiuba eu vi uma canoa linda, linda a canoa, nossa. Onze metros de comprimento com motor. Essa canoa era de 1881, madeira. Em 1940, mais ou menos, o cara motou um motorzinho _1:10:20_. E era de um velhinho de 88 anos de idade. E eu fiquei namorando a canoa, vi o veio no fundo, é que nem essa madeira aqui assim. O veio do fundo dela parecia isso aqui. Eu falei: “Nossa”. Toda afundada assim. Eu falei: “Essa canoa é muito antiga, e a madeira é muito dura, isso aqui é peroba”. Era uma madeira negra, linda, e fiquei conversando com o velhinho. Aí ele viu que eu conhecia os nomes das madeiras, do veio, quantos palmos que tinha de boca, mas conhecia agora, não me lembro mais, mas todos os termos dos especialistas eu conhecia. E no final ele falou: “Eu vendo essa canoa pra você?”. Aí combinamos um preço, putz, onde vou arrumar o dinheiro?. E aí eu resolvi levar a canoa pra Paraty. Comprei a canoa e aí não tinha onde deixar ela, eu não tinha rolo, nem direito de parar numa praia lá no Guarujá. Aí eu parei lá no Astúrias, na prainha do Astúrias que tem um remansozinho no final da praia

P/1 – Mas você comprou na hora, já saiu com a canoa?

R – Comprei na hora. Ele falou: “Vou entregar a canoa pra você no Astúrias”. Aí eu fui correndo pra minha mãe: “Mãe, eu comprei uma canoa, tenho que levar pra Paraty. Pelo amor de Deus, faz uma panela com comida!”. Ela fez arroz com linguiça, botou numa panelinha de pressão, embrulhou com uma toalha. Eu saí sem roupa, só de sunga e a panelinha. Eu pedi a noite, fui dormir pra sair cedo só que essa noite choveu, choveu, choveu. Eu lembrei que a canoa não tinha lona, não tinha nada, eu falei: “Ela vai afundar na Astúrias”. Saí correndo na chuva, no Guarujá, fui até o fim da praia, no Astúrias, fui lá e tirei que nem um desesperado com balde, fui esgotando a água, esgotando a água, às quatro e meia da manhã eu saí. Eu ia pegar o, esqueci o nome, acho que era senhor Frederico, eu ia pegar o velhinho pra ele ir comigo. Eu nunca tinha navegado no litoral, não sabia como ir pra Paraty. E ele falou: “Olha, se a gente for pra Paraty, primeiro tem que passar o Montão de Trigo. Se a gente não passar o Montão de Trigo faz uma volta muito grande pra chegar na Ilhabela, São Sebastião”. E aí, quando eram cinco e meia, eu já tava me afastando, não via mais a costa, eu vi uma ilha nesse formato eu falei: “Deve ser o Montão de Trigo, não é possível”. Parece um monte de trigo mesmo. E aí eu falei: “Não vou levar o velhinho, vai ter muito sol, ele vai morrer”. E aí eu fui com a canoa, foi uma viagem, pra mim foi épica. Durou 27 horas, eu acabei perdendo 12 quilos nessa história

P/1 – Você, aquela panelinha que a sua mãe fez...

R – Porque fermentou, o calor, o arroz azedou, eu acabei comendo do mesmo jeito. Atravessei o canal de São Sebastião. Me perdi na noite seguinte

P/1 – Isso remando?

R – Não, essa canoa tinha um motor, com motorzinho. Levou 27 horas com motor, pra você ver como andava devagar a canoa. E aí me perdi à noite, eu já passando Ubatuba. E o Hermann que era muito, era um amigo fiel mesmo, ele foi atrás, ele soube que eu tinha saído com a canoa, que eu não tinha convidado ele, ficou bravo, pegou o Corcel dele, foi andando, a Rio-Santos tinha acabado de abrir. Ele foi se enfiando, não sei o

quê. De repente, eu vou me aproximando da costeira, foi uma sorte. Ele começa a piscar os faróis na Praia de Picinguaba. Eu vejo os faróis piscando, e era o Hermann

P/1 – E você tava navegando à noite?

R – Eu fui dia e noite sem parar porque um barco da Capitania quase me parou em São Sebastião porque eu passei na frente de um navio, muito perto do navio. A lancha da Capitania veio na minha direção, aí eu joguei a canoa em cima de umas pedras, tem uma laje ali. Eu joguei como se eu fosse um pescador, e fiquei jogando corda. Eles passaram embora, me deixaram em paz, eu fiquei tão assustado porque a canoa não tinha documento, o recibo eu ia pegar na outra semana com o velhinho, tava tudo irregular e preocupado. Minha missão era levar a canoa até Paraty. Aí eu parei pra dormir, aí o Hermann tinha montado uma barraca com o irmão dele na praia, aí os borrachudos devoraram a gente. E eu recolhi a canoa no meio da arrebentação, era de uma ingenuidade total. De repente, a gente vê a canoa vindo, encalhando, saímos no escuro, fomos desencalhar a canoa. Eu falei: “Hermann, não vai dar pra dormir aqui, vou perder a canoa. Se ela rolar de lado nas ondas dançou”. Subi na canoa e pá, fui pra Paraty

P/1 – E ele foi indo atrás?

R – Ele foi de carro, foi de carro. Eu levei mais sete horas e cheguei em Paraty. Essa canoa eu tenho até hoje também. Essa canoa tem quase 140 anos

P/1 – E Amyr, nessa época você tinha quantos anos?

R – Aí eu já tinha uns 19, 20

P/1 – Essa que você considera sua primeira viagem?

R – Não, foi uma sequência, a canoinha do Cici, depois o remo na faculdade, depois essa experiência com a Rosa, chama Rosa 9. Ela tá restaurada hoje e é linda

P/1 – Essa canoa chama Rosa 9?

R – Chama Rosa 9 essa canoa de 130 e poucos anos, acho que tem 133 anos. E eu acho que foi daí que nasceu esse interesse pelos barcos. E dessa experiência frustrada, que nunca deu certo, de ir pra Paraty num barco a remo nasceu a ideia da travessia. E foi na época que eu fui morar em Paraty, aí morei de 76 até 80 em Paraty. Em 80 eu tive acidente com a moto

P/1 – Aí você acabou a faculdade?

R – Acabei a faculdade e comecei a arrumar as coisas da família, que era uma zona, tinha dívidas pra todo lado, acertos tributários, problemas de todo tipo. Paraty foi uma experiência muito bacana, mas foi muito estressante pra mim

P/1 – Você foi pra lá para fazer isso?

R – Eu fui pra lá pra arrumar, pra ver...

P/1 – Porque seu pai tinha todas essas propriedades...

R – E ele não cuidava, eu falava: “Mas pai, e o imposto lá da Fazenda da Praia Grande?”. Ele falou: “Mas não preciso comprar o que já é meu” (risos)

P/1 – Mas uma curiosidade, ele comprava as coisas, não fazia produção, e ele ganhava o dinheiro de?

R – Ele especulava, às vezes, ele vendia uma fazenda no Vale do Paraíba, ele tinha uma produção de leite em Pouso Alto, em Paraíba. Ele tinha uma propriedade em Guarulhos, no Bonsucesso, que ele arrendava pros japoneses, então tinha, sei lá, umas 80 famílias de japoneses que plantavam na terra dele. Foi outra experiência muita legal, né? Enquanto todo mundo no Brasil tentava ser posseiro, ser dono da terra, o japonês não queria a terra, ele queria a produção, queria colocar os filhos na universidade. Então, aquilo foi outra coisa que me marcou muito, todos os anos eles faziam uma festa e o principal convidado da festa era o dono da terra, era o seu Jamil. Eles faziam uma festa pra gente lá, pra família ir lá. E eles moravam em barracos, barracos de tábuas, nem favela é tão simples. Só que os barracos eram super limpos e todos eles tinham carros novos e todos os filhos estudavam na USP ou qualquer faculdade. Então eu fiquei muito impressionado. E as comidas que eles faziam e o modo como eles enfeitavam e como eles se vestiam era muito diferente de Paraty, por exemplo

P/1 – E aquilo te chamou a atenção?

R – Muito. É, muito. Também eles rotacionavam as culturas. E meu pai teimou em fazer algumas coisas, ele quis plantar pomelo, grapefruit. Quem é no Brasil que sabe o que é, qual é o supermercadista que sabe o que é grapefruit? Mas na época vendia até aquela faquinha de você cortar grapefruit, que é uma faquinha serrilhada dos dois lados, curva. Mas não tem um agricultor que saiba o que é, aí, claro, não deu certo. Aí resolveu plantar caqui; ele plantou caqui chocolate, o brasileiro gosta daquele caqui vermelho, mole, que eu acho horrível. E eu adorava aquele caqui mas, ele tinha uma... Pra onde você vende caqui? Quem que come caqui chocolate, caqui duro? Caqui duro você morde ele verde você pode morrer, ele cola a boca, você pode ter um espasmo e apagar. Eu comi um caqui verde uma vez porque eu não acreditava nessa história, fui parar no pronto socorro (risos). E aí o barquinho a remo acabou nascendo em Paraty depois do acidente. Eu tive um acidente em casa, que seccionou a mão direita, levei dois anos depois do implante pra fazer as conexões

P/1 – Você teve um acidente em barco lá?

R – Não, em casa

P/1 – Em casa?

R – Foi em casa

P/1 – Foi o quê, foi uma faca?

R – Foi uma briga, uma discussão familiar com o meu pai, eu fiquei nervoso, esmurrei uma porta de vidro e a mão ficou do outro lado da porta

P/1 – Isso você morando em Paraty já?

R – Isso morando em Paraty. Meu pai desce um dia

P/1 – Ele morava lá também?

R – Não, ele desceu um dia pra lá, ficou em casa, a gente teve uma discussão. Como ele era muito autoritário, muito difícil, eu não tinha coragem de reagir em cima dele, esmurrei a porta. E aí foi um acidente muito grave e a mão foi totalmente seccionada, ficou presa pela pele do outro lado, caindo. Aí ele apagou porque eu tava com tanta raiva que eu segurava o punho aberto e esguichava o sangue nele, né? E nas janelas, nas paredes, no teto. E aí um cara na rua viu o sangue escorrendo pelas janelas do sobrado, sabia que não tinha chave em casa, que era só empurrar a porta. Entrou, tinha uma senhora que cuidava da casa pra gente, que era uma índia, dona Georgina, muito velha, de 80 e poucos anos. Quando ela viu meu pai deitado no chão, cheio de sangue, ela achou que eu tinha matado ele. E aí ela teve um, ela sofria já de Parkinson, tadinha, ela pagou, ela sentou no (risos). Ela encostou na parede e apagou. E aí esse cara, seu Osvaldo, que tinha sido vizinho nosso da praça, ele morava onde é o hotel hoje, duas casas do lado. Ele viu a dona Georgina deitada no chão, viu o seu Jamil coberto de sangue e apagado. Eu tava assim, fora de controle, esguichando sangue. Foi no banheiro, pegou uma toalha, amarrou a mão no antebraço, ficou o toco, virou a mão pra trás e amarrou aqui. E aí a gente foi pra Santa Casa a pé. E aí eu cruzei o campo de bola, era domingo, pessoal jogando bola ficou todo mundo. Porque nessa altura eu tava cheio de sangue, a toalha ficou vermelha, o Osvaldo ficou cheio de sangue. Aí a única mulher que eu temia, que era uma mulher espírita, ou crente, uma mulher muito gorda que morava num aero wyllis imenso, cheio de flores plásticas e fotos de santo dentro do carro, tinha um motorista preto, imenso. E ela era gorda, imensa, e vivia atrás desse carro

P/1 – Ela morava lá?

R – Ela era uma personagem de Paraty. Paraty tinha muitos personagens (risos), sempre teve. E ela era uma mulher que me provocava um certo medo, será que elas sabem que minhas opiniões sobre Deus? (risos). E ela passa bem na subida da ponte e me vê e fala: “Entra aqui meu filho, vou te levar pra Santa Casa”. Com a maior calma. Foi a única vez na vida que eu entrei no carro dessa... Ela me levou pra Santa Casa, tava o Zé Coxado, que é um outro cara incrível, um cara preto também, muito magro, o Zé fazia caipirinha na praia aos domingos e era um cara que adorava fazer autopsias, não tinha médico pra fazer autópsia em Paraty, ele gostava de fazer as autopsias. Depois, muitos anos depois eu entendi porque. Ele gostava de mandar as pessoas, ele tinha uma certa admiração pela beleza humana, e ele gostava de mandar os mortos bonitos pra Deus. Então ele fazia tudo direitinho, costurava os caras. E ele me atende lá e foi um atendimento horrível, aí começou a doer, eu comeci a gritar de dor. E nessa gritaria de dor, não sei o quê, e o Zé nervoso e todo mundo tinha, folclore, que você não podia ser internado na Santa Casa no fim do mês porque o Zeca vendia caixão também, ele era representante de uma fábrica de caixões, então ele vendia os caixões (risos). E era todas brincadeiras de Paraty, mas na hora, fim do mês não pode ir lá porque o aluguel do Zé tá atrasado, ele vai querer vender um caixão (risos), vai dar uma apressadinha no processo. Mas ele nunca faria isso, né? E ele era um pouco gago, muito magro, muito magro, ele tinha as juntas sempre inchadas, era um personagem. E aí eu fui salvo por um advogado, que era o doutor Fernando Cavalcanti que vindo da praia vê a confusão na esquina da Santa Casa, põe a cabeça na janela, vê eu com a mão pendurada e fala: “Vocês tão loucos? Tem que mandar o cara pra Praia Brava, pra Usina Nuclear, lá tem o único médico que pode fazer a ligação vascular!”. E aí, ele arrumou o carro do filho dele, que era uma perua Opala, a Caravan, né, que se chamava. E a Caravan é uma perua de duas portas, então o Zé pôs uma sonda porque eu tava quase apagando, ele me deu uma sonda com soro, e eu fui segurando a garrafa de soro, ele foi correndo sujo de sangue, nós fomos pro carro do doutor Fernando Cavalcanti. E aí, o filho do Fernando, que ia de motorista, ele tinha dois cães fila, que naquele fim de semana tinham aprontado alguma e ele foi obrigado a trancar os dois cachorros no carro. E tinha essa história de que fila não gosta de preto. E bem ou mal, eu não sei se é porque o Zé era preto, ou porque ele tava sujo de sangue e eu também, o coitado do Zeca abriu a porta e entrou dentro do carro. E os dois cachorros arrancaram ele pelo pescoço pela outra porta. E aí mega confusão na Santa Casa porque aí pularam 20 pessoas pra salvar o Zé. A minha sonda, a garrafinha com soro caiu no chão, aí eu fiquei olhando, eu não tinha iniciativa pra mais nada, eu fiquei olhando o sangue voltando e a garrafinha ficando cor de rosa. Eu falei: “Agora os cachorros vão comer a minha mão. Quando eles acabarem com o Zé eles vão comer a minha mão” (risos). Então foi um acidente. Quer dizer, foi sério, mas foi engraçado no final. Aí acabamos indo, não tinha onde por os cachorros. Quando domesticaram os cachorros, amarraram os cachorros pela boca e não tinha onde por. Então, a gente foi com dois cachorros amarrados, rosnando de ódio dentro do carro e todo mundo em estado de choque. O Zeca machucado, machucou o pescoço, a orelha, ele podia ter morrido. E na Praia Brava tinha um médico maravilhoso que conseguiu fazer a ligação vascular e daí eu vim pra um hospital. Não vendia gasolina aos domingos, eu fui de ambulância

P/1 – Aí de lá você veio pra São Paulo?

R – Eu vim pra Paraty, em Paraty a prefeitura arrumou uma ambulância e aí acho que o Vidal, que era filho do dono da sorveteria da praça, morava na praça também, ele era o motorista da ambulância. Foi só eu e ele pra São Paulo. Separados. Porque me amarravam na cama e prenderam a mão na parede da ambulância. Só que eu já era meio alto, eu fiquei com a cabeça no cano e o pé, descalço, no cano também da maca. E doía porque era estrada de Cunha e cheia de gasolina, tinha quatro bombonas de gasolina porque não vendia gasolina aos domingos. Por Cunha, pulando, até São Paulo

P/1 – E aí, a sequela disso foi?

R – A sequela disso foi que demorou uns dois ou três anos pra recuperar os movimentos. A operação deu certo, mas aí teve um acidente de carro em Paraty e eu fui socorrer a mulher, carreguei ela no colo, e aí...

P/1 – Abriu?

R – Abriu. Aí na segunda vez eu acho que tive um sonho, bati com a mão na parede dormindo. Aí a terceira operação eu falei: “Ah, deixa. Eu não tenho tato, não faz mal, já acostumei, não tenho opondência, é melhor”. Não sinto os calos, só não tenho opondência no polegar, não posso dar um nó com a mão direita porque não sinto. E nesse processo de recuperação do acidente é que nasceu o barco a remo. Primeiro como uma curiosidade sem compromisso, lendo dos franceses que estavam atravessando o Atlântico Norte e aí nasceu a ideia de fazer

P/1 – Essa ideia nasceu como?

R – Eu não sei exatamente como. Foi uma sequência, primeiro era a vontade de fazer com o Hermann, depois era o enrosco da Angélica, da namorada do Hermann. E aí um dia eu contei pro Hermann: “Putz, eu li um livro maravilhoso de um francês que atravessou em 80, de Cape Cod pra Brest”. Eu falei: “Hermann, vamos fazer um barco?”. Eu queria fazer um barco pra dois, porque vários caras atravessaram o Atlântico Norte com dois remadores, o primeiro de todos foi com dois

P/1 – Esse livro, qual é o livro?

R – Se chama L'Atlantique a Bout de Bras, o Atlântico ao cabo dos braços, sei lá, abraçado, mais ou menos. E aí eu já dominava bem o francês, escrevia bem o francês. Adorei o livro, lindo o livro. Ele é um estilo muito seco

P/1 – Você falando desse acidente...

R – Então, durante o período do acidente eu nem tinha a menor pretensão, não sabia se ia voltar a remar, tive que parar de andar de moto porque eu adorava. Assim, não é porque eu gostava de moto, isso que era o interessante. É que eu achava um contra-senso, por que eu preciso de mil e 500 quilos de Toyota, de Ford, se uma motinha de cento e poucos quilos me carrega? Então eu gostava de encontrar um jeito mais eficiente. Eu me apaixonei pela história do Gérard d'Aboville

P/1 – Só um minuto. Nesse momento você estava com a mão ruim e você tava em Paraty. Quer dizer, foi um momento...

R – Foi a época que eu já tava morando de novo em Paraty, tava com a mão ruim, tava numa época muito ruim de finanças também lá, tudo dava errado

P/1 – Estávamos falando de 19 e...

R – 78, 79. O acidente da mão foi em 80. Então de 80 pra 82 eu fiquei lendo sobre esses caras que muitos morreram

P/1 – Foi um momento que você ficou assim mais dentro de casa

R – Eu continuei trabalhando, só que aí eu tinha que dirigir um carro e dirigia de um jeito proibido, dirigia com o braço encolhido e cambiava com essa mão, aprendi a dirigir assim. E eu tinha um carro Toyota que acabou ficando pro Hermann, um Toyota sem capota, um Jeep caindo aos pedaços

P/1 – E você morava nessa casa, que era a casa da sua família?

R – Morava nessa casa na cidade

P/ - E aí você leu o livro

E – E essas leituras foram atraindo minha curiosidade cada vez mais. E fui descobrindo os relatos que o francês citava, eu conseguia encontrar no original, aí comecei a ler em inglês e comecei a ler sobre os jangadeiros que vieram de jangada falar com o Getúlio Vargas, a história do jacaré com o Orson Welles. E aí a ideia de fazer uma travessia começou a aparecer. Aos poucos eu voltei a remar, mas aí me afastei do Clube Esperia de São Paulo

P/1 – Você foi remar lá em Paraty

R – Comecei a remar de novo, comecei a poder andar com a motinho de novo. E aí resolvi atacar o barco. Eu falei: “Bom, em vez de comprar carro, arrumar as coisas, eu vou fazer o barco”. E não conseguia fazer o barco, não conseguia achar um cara que fizesse o projeto, então o projeto levou quase um ano pra conseguir o projeto. O maior especialista de madeiras no Brasil se chamava Florio, era um cara que morava aqui em São Paulo na represa, que fazia as peças mais maravilhosas de madeira. Os lemes dos barcos olímpicos mais performantes. Aí eu fui procurar o Florio, o Florio falou: “Ah, você tem que falar com o meu amigo Jorge Agnelo, um argentino, que é um grande projetista, ele vai projetar o barco”. Ele já tinha o livro do Gérard d'Aboville, os desenhos, esquemas, eu falei: “Eu quero fazer um barco assim, assado”. Ele falou: “Nossa, que interessante. Mas a remo? Mas alguém já fez isso?” “Olha, no Atlântico Norte já tem vários, mas no Atlântico Sul ninguém fez. A distância é maior, eu tenho alguns probleminhas, eu tenho que levar mais água do que ele, menos remo. Ele tinha um painel solar, eu não sei quem faz um painel solar. Ele fez um barco de madeira laminada, eu quero fazer em cedro e mogno”. E o projeto não andava, cada passo que eu dava, aí eu paguei o Florio pra comprar as madeiras e o projeto nem tava pronto. E o Florio nunca comprou as madeiras. Até onde eu sei, o Florio que era um cara adorado pelo pessoal da vela em São Paulo nunca deu calote em ninguém, mas me deu um calote. Deixei pago pra ele. Porque achei que deixando pago pra ele o projeto ia acontecer. Aí fiquei muito chateado e esse Jorge Agnelo começou a fazer o projeto do meu barco, e toda vez eu ia na casa dele, ele tinha um mini estaleiro perto da represa lá de Guarapiranga. E ele entendeu o que eu queria, fez o plano de linhas e não terminava o desenho. Toda vez que eu ia, toda sexta-feira eu ia na casa dele: “Ô Amyr”. Eu contava das histórias do Engenho, que agora ficou

comigo, já era apaixonado pela Fazenda do Engenho. E eu falava do Japão, não sei o que. E ele: “Olha! E ele alambica?” “Alambica”. E o Jorge falou: “Ah, você me traz um garrafão de cabeça?” “Cabeça da cachaça?” “É, a cabeça, a cabeça, só me interessa a cabeça”. Falava com um sotaque espanhol muito forte. Eu falei: “Claro, eu trago. Meu pai só bebe a cabeça, meu pai gosta de tomar a cabeça”. Mas a cabeça tem uma gradação alcoólica animal. E aí eu trazia um garrafão pra ele, aí uma vez eu trouxe dois garrafões pra ele. Na outra sexta-feira ele falou: “Ô Annyr, ainda tem da cabeça?”. E aí eu falei: “Mas seu Jorge, eu trouxe dez litros pro senhor uma semana atrás!” (risos). E aí eu entendi que o cara era alcoólatra, que não ia fazer meu projeto. Ele não ia e eu abandonei. E meu barco morreu, morreu entre o Florio e o Jorge Agnelo. Outro dia encontrei a filha dele, ele acho que tá vivo ainda. Mas ele fez o plano de linhas que virou o barco. E aí eu descobri um engenheiro da USP, finalmente, José Carlos Fúria, que acabava fazendo o projeto. E aí eu não conseguia construir, eu fui procurar um construtor de madeira do Sul, que era Horácio Carabelli, era um ícone do esporte da vela. E não entendia nada de vela. O maior velejador brasileiro, imagina, era um uruguaio. Horácio Carabelli, fazia os barcos mais rápidos e o estaleiro do Horácio era em São José, lá na frente de Florianópolis. Aí todo mundo falava: “Ah, esse barco você tem que fazer com o Carabelli, ninguém entende mais de madeira laminada do que os Carabelli lá”. Aí liguei pra ele, marquei uma reunião com ele, fui no ônibus, varei a noite de ônibus, desci às seis horas da manhã na rodoviária de Florianópolis. Outro ônibus pra São José, cheguei quinze pras oito, oito horas esperei abrir o estaleiro. Vim com os desenhos lá do Jorge Agnelo, os primeiros desenhos do Fúria, fiz um dossiê, que eu chamava de, esqueci agora, acho que Dossiê Amarelo, fiz um dossiê explicando o que era a viagem. E ele me convidou na sala dele, eu botei as plantas, eu queria que o senhor orçasse esse barco pra fazer. Ele falou: “Que barco é esse?” “É um barco a remo”. Não queria falar pra que era, né? Ele falou: “Mas, por que o barco, pra que isso, por que tem uma cabine aqui? Barco a remo não precisa” “Não, é que eu queria fazer uma viagem”. E aí não aguardei e mostrei o mapa pra ele, eu queria ir daqui pra cá, um barco assim. Ele dobrou o projeto e falou: “Filho, isso aqui é um lugar de gente séria. Pode ir embora”. E eu fiquei doente porque eu não quebrei os dentes dele. Eu queria só ter quebrado os dentes dele. Me arrependi anos de não ter enfiado a mão nos dentes dele. Nunca fui agressivo, nunca briguei com ninguém, mas esse foi um cara que eu fiquei com vontade e me arrependo. Eu fiquei tão fora do ar que eu catei tudo às oito e quinze da manhã, demorou 15 minutos a nossa conversa. Peguei o ônibus, fui pra rodoviária de Florianópolis; eu não bebia, tomei duas pingas, entrei no ônibus, acordei em São Paulo. E aí apareceu, finalmente, no Rio de Janeiro, um moleque argentino (risos), que se dispôs a fazer o barco. Muito jovem. Eduardo Arena, um cara muito legal. Quem me ajudou a encontrar ele foi uma mulher que dava aula de vela aqui, uma mulher muito famosa no meio da vela, Sibille Beaucoup, e ela virou minha madrinha nessa história. Ela foi a primeira pessoa que não riu, ela falou: “Olha filho, se você quer fazer isso escreve o projeto direito. Se você quer mesmo fazer isso nós vamos ter que primeiro procurar um construtor, o cara vai ter que terminar esse projeto, você vai ter que tomar cuidado agora com o que você fala, não ficar, não dá entrevista, não explicar bem o quê que é. Eu queria que você escrevesse um artigo sobre as canoas brasileiras. Você entende de canoa? Então você vai escrever um artigo pra revista Mar”. Que era um amigo dela que acabou ficando meu amigo, que tava começando uma revista em Curitiba e ela me fez escrever três artigos sobre canoas brasileiras que fizeram muito sucesso. Gerou um número enorme de carta. Mas eu nunca falei sobre a história do barco a remo. Nesse meio tempo eu fui pro Rio de Janeiro, começou a nascer o barco e durante dois anos fui acompanhando a construção. Um ano, um ano

P/1 – E aí o dinheiro?

R – Era muito pouco dinheiro. O barco custou, sei lá, o preço de seis pneus, sete pneus

P/1 – Ah, era barato?

R – Era barato pra fazer porque era um estaleirinho que tava começando, aí eu consegui comprar a madeira, aí eles examinaram a madeira, então foi uma obra...

P/1 – E você ia lá enquanto você tava em Paraty?

R – Eu ia de ônibus. Aí, eu comecei a vir mais pra São Paulo, minha mãe começou a me ajudar

P/1 – Então sua mãe acreditou em você?

R – Ela ficou sabendo, ela ficou preocupada, mas aí tinha artigos que eu queria traduzir do sueco, do alemão. Tinha a história do Hans _1:39:37_ que atravessou o Atlântico Norte remando de leste pra oeste, mas desapareceu entre o Caribe e Miami. Aí eu queria saber porque ele desapareceu, aí ela me traduzia. E aí, eu costumava vir pra São Paulo e o meu Toyota foi se decompondo, né, a Toyota Bandeirantes, a capota

furo, aí eu tirei fora. E aí eu pegava um ônibus, normalmente à meia-noite, em São Paulo; às cinco da manhã ele passava em Nova Iguaçu e aí eu tinha que por um despertador no ônibus pra acordar e descer num motel que tinha na beira da Dutra, na entrada do Rio de Janeiro, pegar um outro ônibus pra ir pra Vilar dos Teles, que é um subdistrito de Nova Iguaçu

P/1 – Ele morava lá?

R – O moleque tava fazendo o estaleirinho dele lá, ele morava lá. E lá ele tinha um espanhol que era um deus com madeira, era um cara, como se fosse o Flore em São Paulo, no Rio de Janeiro, quer dizer, na baixada fluminense, no coração da baixada tinha um cara que gostava de fato de madeira, e sabia trabalhar com madeira. E fez um trabalho belíssimo e tá até hoje. Que era, puxa vida, acho que era seu Jorge também. Esse espanhol era bravo, um cara assim que nunca sorriu. Nunca, ele nunca sorriu

P/1 – Mas ele que fazia...

R – Ele que fez o barco lá. E aí o barco foi nascendo, foi nascendo. E aí aconteceu todo o resto (risos)

P/1 – Mas nessa época o seu pai não sabia de nada disso?

R – Nada. Só que aí começaram os problemas da rota. Bom, nessa altura eu decidi que ia ser sozinho porque num jantar na casa do Hermann foi a namorada dele e ela começou a falar... Ela era louca pra casar com ele, e cada vez que a gente saía e aprontava, sei lá, na zona, ou fazia alguma encrenca com namoradas. Ela, em vez de dar um pé no traseiro dele, ela marcava a data do casamento. Eu falava: “Mas Angélica, você é burra! Dá o fora nele, aí ele vai correr atrás de você!”. Ela marcava a data do casamento. Então, eu adorava sabotar a vida amorosa deles porque assim, quando a gente podia sair e achava umas desvairadas, malucas aí, e aí o Hermann deixava todas as pistas pra trás, perdia aliança de noivado no remo. Era o tempo inteiro ele procurando a aliança que tinha perdido pela quinta vez e a Angélica ia matar ele. Aí eu falei: “Não vai dar certo outro cara, eu to focado nisso, não dá pra pensar em namorada agora”

P/1 – Você não tinha nenhuma assim?

R – Eu tinha um monte de amigas assim, mas eu nunca tinha um vínculo. Porque Paraty tinha uma vida assim um pouco livre e tinha São Paulo também, então, eu não me prendi com ninguém. E aí eu resolvi fazer sozinho o barco, ele foi acontecendo sozinho. O Hermann foi me ajudando. Eu acho que talvez ele tenha se arrependido, porque se ele tivesse falado eu vou com você a gente teria feito junto a travessia. Não sei se teria funcionado. Mas o meu plano original era fazer um barco para dois remadores porque aí enquanto um descansava o outro podia, teria sido uma viagem mais rápida, não há dúvida. Hoje existe uma regata que atravessa o Atlântico Norte a remo. O Atlântico Norte deve ter mais de 200 travessias a remo e essa regata é feita em duplas. E no Atlântico Sul, curiosamente, até a data de hoje, até julho de 2013, nenhum outro barco atravessou a remo a não ser o meu. Tem dois ou três caras tentando, tem um americano que vai tentar no fim do ano, acho, no ano que vem. Tem um cara da África do Sul. Tem um brasileiro que tá tentando e eu acho que não vai conseguir porque ele já tem o preparador físico, o assessor de imprensa, o ghostwriter do livro, já tá fazendo a agenda das palestras que ele vai fazer, já tá negociando o patrocínio. Eu falo: “Filho, o barco, o barco!” “É, eu vou fazer o barco, é”. Quer dizer, infelizmente, hoje em dia, o único atrativo pra muitos jovens é o reconhecimento, quer dizer, eles estão vendendo o lucro do reconhecimento muito antes de ter feito. Tem um cara de Nova York que também acho que não vai ter chance porque ele não tem nenhuma habilidade técnica pra fazer o barco, nem pra equipar. E ele fica com excesso de ações afirmativas: “Eu vou fazer pra salvar os caras que têm Aids, eu vou fazer pra ajudar as crianças das escolas”. As crianças da escola vão montar os barcos. Ele tem umas 30 operações filantrópicas envolvidas mas o barco mesmo, eu tenho pouca convicção que ele consiga fazer. Mas eu acho que do ano que vem pra frente vários caras vão. E quando o barco ficou pronto eu testei ele no Rio de Janeiro, embarquei ele pra África e fiz a viagem

P/1 – Você escreveu um livro sobre essa viagem. Então, não precisa contar tudo de novo porque isso está em um livro, mas se você contasse pra gente um pouco dessa sua sensação saindo, os primeiros dias o que você pensava, vou chegar, você sabia quanto tempo ia durar?

R – Bom, a viagem foi interessante, eu não tinha a menor pretensão de escrever sobre isso. Eu gosto de escrever, eu estudei Literatura, Literatura Francesa, adoro ler, adoro Literatura, mas nunca me ocorreu a ideia. Tenho uma certa preguiça pra escrever, gosto de fazer coisas mais... Mas a viagem pra África foi tão conturbada, foi uma época tão difícil, onde tanta coisa deu errado. Chegou um ponto que o barco foi ficando pronto, mas tudo dando errado. Os problemas de Paraty, a minha conta ficou negativa, o meu carro degringolou, não tinha mais carro, não tinha mais onde ficar. Meu pai ficou sabendo na última hora e parou de falar comigo, e eu briguei com ele também, não queria mais falar com ele. E não queria mais morar na casa dele também em São Paulo. Eu precisava de um local em São Paulo pra montar. E aí a burocracia pra mandar o barco pra África do Sul. E na África do Sul o barco foi apreendido pelas autoridades alfandegárias porque a documentação não tava em ordem. E aí foi uma sequência, e aí virou um barulho enorme na África do Sul. “Remador brasileiro vai tentar nova travessia.” “Não, mas alguém já fez?” “Os três que tentaram morreram”. E aí, custou uma fortuna pra buscar os caras, e aí eu descobri que a cidade que eu tinha escolhido pra começar a viagem tinha um capitão dos portos que, em hipótese alguma, permitiria nenhum tipo de responsabilidade nas águas sob a jurisdição da capitania dele. Que era o Comandante (Rizz? 1:47:21), que aliás eu vou encontrar daqui uns oito ou nove dias

P/1 – E aí tava...

R – Tudo deu errado. Acabou meu dinheiro, eu tinha 100 dólares e tinha que viajar de Cape Town pra Luderitz com 100 dólares, não tinha dinheiro nem pra pagar um hotel e um almoço. Aí eu fiquei hospedado no navio argentino que tinha me levado até lá. E os tripulantes do navio começaram a me ajudar, começaram a fazer umas vaquinhas e me ajudar a tentar resolver os problemas burocráticos do porto. E aí um cara do porto: “Não deixa o barco entrar pra dentro da área alfandegada porque daí não vai sair mais, você vai perder o barco”. E aí eles escondiam o barco pra fora da área alfandegada e tirava um trilho. E de repente aparece um navio de uma companhia local que fazia pequena cabotagem que ia para Luderitz, e eu consigo enfiar esse barco no navio, eles não cobram e aí eu vou junto. E nisso já o Argus, o jornal de Cape Town já tava botando notícias. E em algum momento eu mostrei minha carteirinha. Perguntaram se eu tinha habilitação, eu falei: “Tenho, tenho uma carteira de capitão amador”. E aí eu ganhei o apelido de Capitão Klink. “Capitão Klink teve o barco apreendido” “Capitão Klink se dirige para Luderitz” “Capitão dos portos de Luderitz diz que não o receberá” (risos). Foi uma novela de três semanas

P/1 – Lá? Você lá tentando

R – Lá. E eu não tinha como me defender dessa história. Aí, eu chego lá, o capitão (Rizz? 1:49:00) apreende o barco do Capitão Klink. Eu arrumo uma namorada maluca lá, e aí eu descubro uma brasileira que morava lá, que eu conhecia de Paraty, que era uma das coincidências do livro. O livro acabou fazendo um ano depois, fez muito sucesso porque tinha histórias curiosas. Coincidências incríveis que aconteceram, do rádio amador que eu conheci em São Paulo chamado Henrique Luderitz, que era descendente do Luderitz que fundou a cidade de Luderitz. A brasileira que morava em Luderitz, que era minha vizinha de Paraty. A foto da minha canoa de 1880 na parede principal da casa dela, ela tinha uma foto de Paraty tirada de onde fica a Flip hoje, mostrando a praça e a matriz e a canoa que tá ancorada no rio é a Rosa, a Rosa 9! Não lembro mais, um monte de outras coincidências engraçadas que eu relatei. Então, quando eu consegui me liberar e finalmente consegui autorização pra deixar o porto de Luderitz tudo foi um alívio. Foi uma péssima época meteorológica, não era o momento certo, mas tudo o que aconteceria no mar foi tão insignificante perto dos problemas burocráticos, que a história acabou ficando engraçada. Então eu fui me acostumando, não tava preparado de jeito nenhum, tava acima do peso. Não tava bem fisicamente. O barco tava uma zona. Não tive tempo, não pude tocar no barco durante as semanas. Quer dizer, o modo que eu preparei o barco em São Paulo, o último embarque antes de enfiar ele dentro do container foi o modo como eu embarquei pra vir pro Brasil. E aí, aos poucos eu fui organizando o barco, a vida, a rotina

P/1 – Mas você teve dúvida em algum momento? Não é pra ir, tá dando tão errado?

R – Eu acho que eu estudei tanto essa história, sofri tanto, que eu compreendi que se eu não fizesse uma besteira muito grande era perfeitamente factível a viagem, não tinha dúvidas disso. O maior desafio era burocrático, não era remar

P/1 – Você não tinha apreensão do mar?

R – Depois da primeira semana eu capotei três vezes, que era o grande risco e o barco se mostrou com estabilidade correta pra voltar à posição original. Então, aos poucos, tudo aquilo que a gente tinha imaginado de problemas aconteceu; aconteceram novos problemas, mas eu fui

ajustando e eu fui ganhando confiança no barco. Então foi assustador a primeira semana, mas depois foi. E depois passou a ser um prazer, meu desempenho foi melhorando, e no final da viagem, no dia que eu cheguei, e eu não quis descer no Brasil, fizeram um monte de piadinha, um monte de gente fazia piada que eu tinha ficado louco, não sei o quê. Mas eu tava de fato, tava feliz, era uma pena que a viagem tava acabando. E acabou oito dias antes do previsto. Quer dizer, eu tinha calculado 108 dias, e acabei com 100 dias e seis horas

P/1 – Nesses 100 dias, Amyr, você se comunicava?

R – Eu falava duas vezes por semana com um net de radioamadores, não existia internet, não existia GPS. Nem sempre tinha posição, quer dizer, nem sempre eu sabia onde tava, o que eu acho que foi bom porque se eu soubesse provavelmente entraria em depressão, viveria uma ansiedade desnecessária. Mas a convivência com os radioamadores foi muito interessante e passou a ser um ritual que eu passei a adotar nas viagens seguintes, daí pra frente. Até hoje

P/1 – Quer dizer, dois por semana você...

R – Só que eu tinha um painel solar que pouca gente acreditava que funcionasse, mas funcionou, baterias pequeninhas, e eu podia transmitir no máximo 15 ou 20 minutos por semana. Então eu tinha que falar muito pouco, eu tinha que falar sete, oito minutos no máximo. Mas eu podia ouvir os radioamadores. E aí houve um espírito de solidariedade do grupo radioamador com quem eu falava regularmente, todos os radioamadores têm direito de pedir uma contestação, mas como eles entenderam que eu tava numa situação muito difícil, muito precária de energia, o grupinho de radioamadores, que eram uns cinco ou seis só com quem eu falava, combinaram um silêncio na frequência. Que os radioamadores são muito solidários, é diferente da internet onde todo mundo é covarde, né? Na internet você inventa um pseudônimo, você põe a sua melhor foto. Tudo é lindo. No radioamadorismo você é ultraidentificado, prevalece a solidariedade. E eles foram incrivelmente solidários, o grupo de ouvintes das conversas foi crescendo e chegou a milhares de radioamadores, mas eu não sabia, eu só achei que eu falava com o seu Alex, com a Eva, com o seu Álvaro e com o Henrique na Bahia, só

P/1 – Mas tinha um grupo maior?

R – Tinha um grupo de centenas de radioamadores, no mundo todo, ouvindo, acompanhando

P/1 – Na verdade, o que era que você falava pra eles?

R – Eu dava minha posição, estado geral, as condições meteorológicas e a que distância eu tava do Brasil

P/1 – Você sabia que distância tava como?

R – Por astronomia. Quer dizer, por estimativa também, porque eu tava fazendo uma curva, eu calculava mais ou menos. E aí eu ficava ouvindo as notícias. E aí um radioamador conseguiu falar, trazer minha mãe um dia pra falar comigo. Aí o outro descobriu o meu pai, aí eu tava em atrito, desde que eu saí do Brasil não tinha mais falado com ele. Nos últimos meses eu, aí um dia meu pai, também ele esquecia das coisas e entrava com a voz deles (imita voz): “Grandão!!! Cuidado com Netuno” (risos). E acha engraçado. Então foi uma experiência divertida. E no dia em que eu cheguei, de brincadeira eu falei que não podia dar a posição, mas eu já estava ancorado, e aí eu falei: “Eu não posso dar a posição porque eu acabei de chegar”. E aí todos os radioamadores quiseram entrar juntos e foi o colapso da frequência. A frequência entrou em colapso, então virou xiiiiiii, ninguém mais ouvia nada, e aí eu desliguei e fiquei umas quatro, cinco horas no barco. Não desci no Brasil, fiquei a 30 metros da praia, ancoradinho curtindo a história. Aí que surgiu a história do Doro, o cara que veio me perguntar de onde eu vinha e eu falei que vinha da África, ele falou: “Ah, não conheço essa praia”. E aí, ele perguntou como foi a pescaria, e eu: “Ah, não pesquei nada não”, e ele: “Ah, a vida é assim mesmo, tem dias que não dá nada mesmo”. Aí ele foi embora e voltou uma hora depois com duas sardinhas. Falou: “Olha, só tem sardinha, serve?”. Eu falei: “Serve”. Aí eu dei um chocolate pra ele, tinha um chocolate e dei um chocolate pra ele. E de madrugada eu fui embora, só que na manhã

seguinte chegaram todas as equipes de TV, não sei o quê pra tentar, e eu já tinha saído pra Salvador, que eu queria chegar em Salvador. E aí todo mundo foi, e ele não entendeu que eu tava vindo da África, o Dorinho. Era um pescador muito bacana, muito ingênuo também. E todo mundo pressionando ele: “Mas ele esteve aqui! Mas cadê a foto?” “Não, não tenho foto, não tenho foto” “Mas você falou com ele?” “Falei, falei, dei as sardinhas pra ele. Ele me deu um chocolate”. Eles queriam um prova que eu tinha estado lá porque virou uma corrida entre dois veículos

P/1 – De mídia?

R – De mídia lá, essas besteiras. E aí alguém gritou pra ele: “Mas cadê o chocolate?!” “Eu comi, eu comi, eu comi” (risos)

P/1 – Aí você veio descendo mais

R – Aí desembarquei em Salvador e acabou a viagem. Aí voltaram as histórias malucas da família, meus pais não estavam se falando porque estavam brigados. Minha mãe, coitadinha, foi de ônibus pra Bahia pra me ver e meu pai fretou um avião, sei lá o que ele fez. Aí ele queria participar da festa, convidou um monte de gente pra almoçar e tal. Mas aí eu já tava mais refratário um pouquinho. Então foi uma experiência muito feliz, o barco é interessante porque é um barco muito pequeno, muito marinheiro, e é um barco clássico

P/1 – E você, essa parte física, você remava e você nadava? Você fazia várias coisas?

R – A única atividade física assim, séria, que eu fiz na vida foram seis anos de remo na USP, só. Mas quando eu cheguei eu tava 20 e poucos quilos mais leve, tava em tremenda forma física, tava feliz também porque eu adotei uma rotina no barco que começou a funcionar. O barco foi ficando leve, quer dizer, o barco deve ter saído com 700 a mil quilos, talvez, de peso. E eu devo ter chegado com 350. Quer dizer, o barco andava bem, eu chegava a fazer 60 milhas num dia. No começo eu não conseguia fazer mais do que 25, 30. Quer dizer, com o mesmo número de horas remadas eu dobrei o meu desempenho no final. E foi uma espécie de iniciação, né? Uma viagem totalmente inútil, pra falar a verdade, mas foi uma experiência muito rica de aprendizado. Os problemas de engenharia, as mudanças. E daí pra frente eu resolvi me dedicar, aí eu abandonei totalmente Paraty e montei um escritório com a Ana Maria que trabalhava com a gente até hoje

P/1 – Pra se dedicar...

R – A fazer um barco pra eu ir pra Antártica

P/1 – Você já?

R – Já. Foi engraçado porque depois que eu cheguei. Bom, aí todo mundo ficou sabendo, mas antes de fazer o barco eu já andava vasculhando todos os estaleiros que faziam barcos de metal tentando descobrir quem faria um barco a vela pra ir pra Antártica. Então era curioso porque todos esses caras que eu procurei e a gente conversou sobre velejar até a Antártica, nenhum deles sabia que eu tinha algum envolvimento com essa história de remar. Então aconteceram coisas engraçadas. Vários falaram: “Pô, mas o que é isso? Abandonou as velas?” “Ó, na Antártica não dá pra ir remando não”. Então foi engraçado isso porque foi uma surpresa, mas antes de começar o barquinho a remo eu já tava estudando um barco pra poder ir velejando até a Antártica

P/1 – E por que você tinha essa ideia de ir pra Antártica?

R – Por causa dos livros. Porque eu me apaixonei pelo livro do Roland Huntford, que é um texto maravilhoso. Poucos romancistas hoje têm um estilo tão poderoso de escrever como esse cara tem. E não era ficção, era uma história real. Ele tem uma técnica narrativa impressionante. E ele constrói o suspense de uma maneira, e falando sobre fatos reais. Ele usou muito o recurso de narrar através dos diários dos protagonistas, das várias expedições, norueguesa, inglesa. O livro também tem uma espécie de duelo entre o poder de uma nação que domina os mares, o Reino Unido, e a pobreza de uma nação, que é a Noruega, uma nação de pescadores, que até 1950 era um país muito pobre, quase que discriminado no mundo escandinavo, que são só pescadores ignorantes. Os suecos sempre trataram com um certo desdém os noruegueses. E é um livro maravilhoso e por causa desse livro eu, de fato, e fiquei. E por causa do livro da Sally Poncet que eu conheci em Paraty. Antes, muito antes de pretender a remar, eu conheci esse casal, o Jérôme e a Sally que são dois ídolos do mundo das navegações. Hoje eles estão numa posição tão alta que não dá pra comparar com alguém que ganhou, por exemplo, Prêmio Nobel de Literatura. É um casal que teve os três filhos dentro do barco, eles são completamente desvinculados também dos valores materiais, viajaram num barco que eles construíram durante quatro ou cinco anos na França, fizeram uma sequência de viagens absolutamente estonteantes. E ela, uma super escritora. Ela escreveu um livro chamado *Le Grand Hiver*, que era a história do inverno que eles passaram sozinhos, os dois, na Antártica

P/1 – E aí você...

R – Eu adorei esse livro. E o pior, a primeira vez que eu comprei esse livro na Livraria Francesa eu lembrei que eu conhecia eles porque quando eles foram fazer a invernagem em 78 ou 79 eles passaram em Paraty, ancoraram na frente de casa e ficaram lá meses. Eles não tinham dinheiro, então o plano deles era descer pra Antártica, parar em algum lugar do Brasil, pescar, caçar e cozinhar, colocar tudo em boceaus. Boceau é um pote de vidro francês que você cozinha qualquer coisa pode ser _2:02:50_, pode ser cassoulet, pode ser feijoadada, dobradinha, virado. Você põe dentro desse pote, cozinha na panela de pressão por três horas e ele forma vácuo. E essa comida pro marisco com arroz por exemplo, e essa comida fica em conserva por quatro, cinco anos, então ela não estraga. Então eles fizeram 600 boceaus em Paraty, na frente de casa

P/1 – Pescando?

R – Pescando. Ficaram em Paraty. Eu conheci eles, mas eu tinha vergonha de falar com eles. E de repente eu encontro o livro da Sally, já da invernagem feita. Ela fica grávida na invernagem e no final, na Geórgia do Sul, nasce o filho, que hoje é meu amigo. Aí eu fiquei louco, eu falei: “Eu quero fazer isso um dia, é isso que eu quero fazer!”. Mas levou dez anos pra acontecer

P/1 – Nesse período até esse momento, fora os radioamadores, você tinha outra maneira de se comunicar com as pessoas? Voltando a questão das cartas, ou coisas que alguém te mandava entregar em algum lugar. Isso ou você não tinha conexão nenhum?

R – Minha única conexão com o mundo era através do rádio e, uma das coisas interessantes que eu aprendi com o casal Poncet foi a história da educação dos filhos que se fazia por poste restante. Então, eles acabaram educando os filhos deles enquanto moravam com eles através de poste restante, usando postos de correio pelo mundo. E existe uma comunidade muito grande hoje no mundo de franceses, não sei porquê, que educa. Na França você pode educar seus filhos em casa, você recebe pelo correio todo material didático e você aplica as provas e devolve pelo correio. Isso foi uma das coisas interessantes que eu acho. Falando sobre Correios, né? Na primeira invernagem, quer dizer, quando eu cheguei na Antártica pra passar o inverno, eu me apaixonei por Port Lokroy. Port Lokroy foi uma base da operação Tabarin, foi uma operação que nasceu em um cabaré, em Paris, pra tentar conter o avanço dos nazistas no Atlântico Sul. Porque eles estiveram na Antártica durante a guerra, acreditava-se que eles fariam uma base em uma das ilhas sub-Antárticas, onde tá o Brasil. O Brasil hoje não tem uma base na Antártica, tem uma base nas ilhas subantárticas. E nessas ilhas, acreditava-se que eles fariam um apoio. Então, surgiu uma operação chamada Tabarin, que era o nome do cabaré Tabarin, e eles fizeram vários abrigos, B-a, B-b, B-c, que viraram sítios históricos hoje, que são lindas as casinhas. E a Sally, essa mulher que é uma mulher maravilhosa, ela vive enrolada em trapos, uma beleza extraordinária a mulher, uma beleza física, de uma cultura. E ela faz coisas que nenhum professor de mecânica consegue fazer. Ela solda, ela lamina, ela conserta, usina, fresa. Cozinha pra 50 pessoas, veleja sozinha, ela e o marido. Gosto muito deles, me influenciaram muito. E aí, ela falou: “Amyr, se você quiser”. Aí conheci eles no Rio de Janeiro uma época logo depois do barquinho, logo depois de fazer a travessia. A primeira coisa que eu fiz quando vim pra São Paulo, um amigo do Rio me convidou e ele lembrava que eu falava da história, até ele falou: “Bom, agora chega de remar, né?”. Eu falei: “Chega”. Ele falou: “Você não quer conhecer um cara que tem um barco que é maravilhoso, o Damian? Estão no Rio de Janeiro. Estão eles e um outro casal, com um barco de alumínio”. E aí eu fui pro Rio de Janeiro e reencontrei a Sally, e gostei muito dela. Completamente despojada, anti-midiática, de uma força intelectual e mental assim. Moram nas Ilhas Falkland hoje, eles têm 17 ilhas lá e nenhum funcionário. Devem ter alguns milhares de carneiros. E todos os anos, desde os anos 70, eles descem pra Antártica. Todos os anos. Ninguém tem maior experiência na Antártica do que esse casal. Estão separados agora

P/1 – Estão separados?

R – Estão, mas eles são amigos, coabitam a mesma ilha. E eu tenho uma admiração muito grande, eles têm uma coragem que nenhum comandante russo de quebra-gelo, militar com 100 expedições pra Antártica têm. Nem o conhecimento e nem o desprendimento físico e nem a coragem que eles têm. E eu continuo encontrando eles todos os anos

P/1 – Aí você encontrou eles no Rio...

R – Eu encontrei eles no Rio e ela percebeu que eu tava muito curioso pela experiência de inverno deles. E ela me deu a dica de inverno em Dorian. Ele falou: “Olha, a gente inverno num lugar impressionante que é a baía Margarida, abaixo do círculo polar”. Mas eles não acharam um lugar abrigado, então eles invernavam com o barco no seco. E passaram um ano com o barco inclinado, que foi muito desgastante você viver numa casa inclinada

P/1 – Você não consegue...

R – É, chega uma hora que esgota, né? E fora os problemas de umidade que escorre, congelamentos assimétricos, essas coisas. E ela falou: “Mas antes de qualquer outra coisa você tem que escolher um lugar pra inverno onde tenha vida. Você vai passar muito mal na Antártica se não tiver vida junto. Você tem que escolher um lugar onde tenha bichos, uma colônia, que pode ser de adélia, de papuas, de elefantes, de leopardos, mas escolha um lugar onde tem uma colônia”. E foi uma dica maravilhosa porque eu escolhi um lugar que tinha uma colônia de poucos elefantes, umas focas de weddell e tinha os papuas, pinguins de papuas. Então foi um sítio, eu considero até hoje o melhor sítio, em toda Antártica, pra você ir

P/1 – Por que é importante isso?

R – Porque os bichos se manifestam em função do tempo, não vira só um cenário, você fica num lugar onde você vê eles chocando ovos, pondo os ovos, ataques da escua, depois os filhotes quando começam a nascer, depois quando começam a crescer, depois quando começam a ir embora. Você vai acompanhando os ciclos de vida e vai pontuando a sua vida também. E ela tinha toda razão, não é uma questão sentimental, é uma questão prática, é importante estar em um lugar onde tenha vida detectável, visível. Uma dica maravilhosa essa.

P/1 – A gente parou quando você tava começando a estruturar na sua cabeça a ida pra Antártica. Conhecendo aquele casal francês que inverno lá, que você conheceu no Rio e que tinha passado em Paraty. E você tava começando a pensar

P/2 – Contou pra gente a importância em parar em um lugar em um lugar em que há vida

P/1 – Que eles tinham te dado esse toque, que era pra você escolher um lugar...

R – Ah, o casal Poncet

P/1 – É, isso. Aí a gente parou nesse momento, você estava nesse momento, começando, acho que, a conceber como fazer essa viagem. Nós estamos em que ano mesmo?

R – Bom, o ano em que eu conheci o casal Poncet, o Jérôme e a Sally. A Sally é australiana e o Jérôme virou um desses grande ícones, não só do meio náutico, na França, mas da cultura francesa. Na verdade tem três grandes ícones intelectuais na França que por uma coincidência tiveram uma experiência no mar muito forte. E, nesse processo em que eu me apaixonei pelos mundos dos barcos e sem querer conheci o casal, eu acabaria, nos anos seguintes, conhecendo os três

P/1 – Quem eram?

R – Os três são o Jérôme e a Sally, que fizeram a primeira invernagem na Antártica; foi uma experiência que eles fizeram por pura paixão, não era um recorde, não era uma iniciativa, uma proeza, uma façanha, eles fizeram em silêncio, sem recursos e sem divulgação. E pararam, na preparação da viagem deles, em casa, nesse fiorzinho, na frente de casa, em Paraty. E foi assim que eu os conheci, mas eu não era, eu não sabia a diferença do barco e de uma banheira (risos). Mas eu conheci o Jérôme e a gente teve uma ligação simpática, assim, eu mostrei as coisas de Paraty, os remos, as canoas, a cachaça. E ele nunca esqueceu disso. Anos mais tarde, de repente eu to na Antártica num baita de um veleiro, me preparando pra invernagem, e ele ficou muito impressionado: “Mas você não era aquele rapaz lá das vacas, que mexia com leite, com os remos, lá em Paraty?”. Eu falei: “É” “Mas onde você arrumou esse barco?”. Depois que aconteceu a viagem a remo eu comecei a trabalhar com um amigo, o Peter Milko. A gente fazia fotografias e transformava essas fotos em apresentações que a gente fez algumas em São Paulo. E numa dessas viagens a gente foi parar na Polinésia e acabaria conhecendo talvez o quarto desses ícones que foi o Paul-Émile Victor, um explorador francês que fundou as EPS, Expéditions Polaires Françaises, que foi dono do navio que seria brasileiro, Barão de Teffé, e que se isolou em Motu Tané, um atol na Polinésia. Escreveu mais de 60 anos, hoje tem uma fundação muito importante na França dedicada a assuntos polares e da história polar. Foi um grande amigo do Exupéry, e dizem que foi ele que fez os desenhos do Pequeno Príncipe, o Saint-Exupéry não diz no livro quem é o autor, e é uma tese hoje do Instituto Paul-Émile Victor de que o próprio Paul-Émile, que desenhava muito bem foi quem fez os desenhos do Pequeno Príncipe. Eu vi os desenhos originais e...

P/1 – Parece

R – É óbvio, é óbvio. Mas por várias razões em função dessas viagens acabaria conhecendo essas pessoas. Então, um foi o casal Poncet, eles ficaram de fato um ano na Antártica, eu fiquei muito impressionado com a história deles depois, acabei reencontrando eles no Rio de Janeiro e depois reencontrando eles na Antártica. Depois dessa viagem pra Polinésia eu conheci um outro ícone que era o Bernard Moitessier. O Bernard Moitessier era uma espécie de vagabundo dos mares nos anos 60, morava na Nouvelle-Calédonie, fazia contrabando de cobra em barcos que eram meio desviados, arrumados no último momento sem dar entrada, nem visto. Era quase que um pirata independente. Fez uma viagem enorme com a mulher dele, uma meia-volta ao mundo, largou a mulher dele em Alicante e voltou pro mar. E ele era uma figura, um cara incrivelmente magro, filósofo, e que se dava bem no mar. E nos anos 60 ele participa de um evento criado por um jornal inglês, esqueci o nome do jornal, era um prêmio pra quem conseguisse fazer a primeira volta ao mundo em solitário, num barco a vela sem escalas. E saíram 11 pretendentes a esse prêmio, em épocas mais ou menos diferentes. E a história desse prêmio é muito marcante na história mundial da vela. Alguns desapareceram no começo, um quebrou o barco no Brasil, outro quebrou na África do Sul, e no final só chegou um. Mas quem deveria chegar era o Bernard Moitessier. E um dos que desapareceu é um cara que se suicidou e que teve uma história incrível, chamava-se Donald Crowhurst. Ele saiu com um catamarãzinho, perdão, um trimarãozinho pequenininho, e ele não tinha essa fibra de gente do mar, assim, de tolerar um certo grau de sofrimento, de estresse, de pressão, e no meio do Atlântico Sul ele teve uma ideia diabólica, naquela época não existia controle, GPS, nem nada, ele teve a ideia de ficar à deriva e fraudar a volta ao mundo, fingir que ele estaria fazendo a volta ao mundo, esperar os outros contornarem o Índico, depois o Pacífico, quando entrasse a flotilha de novo pelo Atlântico, ele retomaria, ganharia, com o prêmio ele resolveria os problemas financeiros da família dele, da mulher. E nesse processo ele descobre que é muito difícil, a navegação é por astronomia, pra você navegar por astronomia é muito difícil. Pra você criar um diário falso de relações astronômicas que identifiquem as posições geográficas é trigonometria esférica ao contrário, e ele descobriu que pra fraudar as posições astronômicas, que ele teria que mostrar o livro de observações astronômicas dele. Naquela época não tinha os recursos que a gente tem hoje, eletrônicos. Eram cálculos de dezenas de horas, e ele foi ficando louco. Ao mesmo tempo, ele tinha que saber aonde ele estava, então, ele tinha que fazer astronomia convencional das posições dele, e ao mesmo tempo ele teve que fazer um terceiro diário, um diário de conciliação entre a realidade que ele tava vivendo, escondido e a mentira que ele construiu

P/1 – Mais difícil do que dar a volta ao mundo (risos)

R – Muito mais difícil. E nesse processo ele se suicida. Ele fica durante cinco meses fazendo isso e ele teve um ato de coragem impressionante, ele poderia ter jogado fora os diários, nunca ninguém saberia o que de fato aconteceu. E ele resolve assumir. E ele escreve até o momento de morrer, os diários são impressionantes. Então, o Crowhurst desaparece, os outros todos desistem e o menor barquinho de todos, um inglês que já teve

várias vezes no Brasil, Robin Knox-Johnston, foi quem ganhou. Mas quem deveria ganhar seria o Moitessier, o francês. Só que quando o francês dobra o Cabo Horn, já retornando pro Atlântico, quase concluindo uma volta ao mundo, como ele tinha o barco mais precário de todos, mas ele entendia muito de barcos, tudo, ele tinha feito, os mastros eram de postes que ele roubou, o estaiamento era de cabo elétrico que ele roubou também, cortou e emendou. Ele era o contrário do Donald Crowhurst, o Donald Crowhurst se sentia mal no barco, não era o mundo dele, ele tava fazendo aquilo pelo dinheiro, pela fama, pela fortuna. E o Moitessier, ao contrário, ele tava feliz ali, feliz em não ter dinheiro, feliz em não ter país, feliz em não precisar de passaporte. Então quando ele começa a subir o Atlântico de novo, ele pensa: “Bom, os ingleses já devem ter chegado todos, já ganharam o prêmio”. Daí ele falou: “Pra que eu vou voltar? Pra uma cidade, pro trânsito, jornalista, vão me encher a paciência. Vou continuar”. E ele continua numa segunda viagem, sem escalas, e cruza o Cabo da Boa Esperança pela segunda vez, lá por baixo, não é pelo Panamá que nem os medrosos navegadores fazem, é lá por baixo, que é muito mais difícil. É o southern ocean, ondas de 15 metros, 20 metros. Ele cruza pelo segunda vez o Oceano Índico, entra pela segunda vez no Pacífico, para no Atol e viveu nesse Atol até morrer poucos anos atrás. E escreveu um livro que mudou a cabeça dos franceses que se chama La Longue route, O Longo Caminho, que não é um livro de aventuras náuticas, é um livro mais de filosofias.

P/1 – Como ele chama?

R – Bernard Moitessier [pausa]

P/1 – Então, estava o Bernard Moitessier...

R – Ele participou desse negócio que era uma prova midiática, inventada por um jornal, numa época em que eram muitos poucos os navegadores que tinham contornado a terra num barco a vela, sozinho, ainda não havia os mecanismos de leme de vento pra um cara sozinho poder comandar um barco enquanto ele tá dormindo pro barco não perder o rumo. Então foi uma prova que deu origem a um livro também, vários livros foram escritos. Mas essa história sobre o cara que se suicida, sobre o colega dele que tinha um barco igual, que ele se baseava, eram os dois únicos que tinham rádio. Então, esse que fraudou e se matou, ele na verdade se orientava pelas posições do colega dele, o Nigel Tetley, que se torna o primeiro cara a contornar, a cruzar a própria derrota ao redor da terra, a própria singradura. Mas ele se sentiu tão pressionado pelas falsas posições do amigo, ele não sabia que eram falsas posições, que ele forçou tanto o barco, quando faltavam dois dias pra ele chegar na Inglaterra, já tendo cruzado a própria singradura, o barco dele desmancha e afunda

P/1 – E ele morre?

R – Ele não morre, mas ele não chega no porto de onde ele partiu, e portanto ele não pode receber o dinheiro, e nem o prêmio. Então, o Nigel Tetley, pressionado pela mentira do amigo dele, que ele ajudou tanto, ele naufraga antes de concluir, sai com vida. E no final do cara que ganhou, o Robin Knox-Johnston, ficou tão impressionado com a história da luta do Donald Crowhurst entre a realidade e a mentira, e a conciliação entre o mundo que ele inventou e o mundo de verdade, que ele não aguentou, ele ficou tão impressionado porque ele conhecia o cara e a família, que ele pega todo o dinheiro que ele ganha nesse prêmio, pra você ver como o mar, na verdade, faz a gente se afastar de valores materiais, ele pegou todo o dinheiro do prêmio e deu pra viúva do cara que se matou, ele não ficou com o dinheiro. Isso foi nos anos 60 e disso resultou uma série de reportagens, relatos. E aí nasce a história do Moitessier. Bom, nessa viagem com o Peter Milko pra Polinésia a gente ficou hospedado num veleiro francês, e quem está vizinho de barco no cais em Papeete? O Bernardo Moitessier

P/1 – E você então conhece

R – Eu convivi com ele, trabalhei com ele uma semana sem trocar uma palavra

P/1 – Por que ele não falava?

R – Não. Porque ele era um cara tão idolatrado e tão fora do convencional, que eu percebi que o mundo devia encher o saco dele. O Klaus Kinski era apaixonado por ele, fez ele ir pra Califórnia levar o barco dele. Ele perde o barco dele, aí eles dão um barco novo de presente pra ele, ele não ficou feliz com o barco novo, ele queria o barco velho, que foi ele que fez, com as mãos dele. Então, ele tava trabalhando no barco dele, no cais, e era em frente da rua. As pessoas paravam na rua, e tiravam fotos. E eu percebi que aquilo não era o mundo dele, ele tava num lugar, assim, ele tava lá porque lá é um atracadador barato na Polinésia Francesa, mas ele queria estar no mar. E eu fiquei trabalhando do lado dele, ajudando ele, sem fazer nenhuma pergunta. Uma semana. A gente só falava sobre parafuso, a chave, tá delaminando ali, não, serra ali. Mas eu tava ardendo de curiosidade. Mas eu tomei esse cuidado, não sei porquê, mas eu tomei esse cuidado. Então, e por último quando eu finalmente consigo fazer minha primeira viagem pra Antártica como carona do barco da Marinha Brasileira, depois carona do veleiro francês. Na volta pro Brasil eu conheço o terceiro ícone da vela na França que era o Éric Tabarly, que também era um outro cara incrível. Era um cara que foi da Marinha, que amava perdidamente o mar, que criou uma série de barcos que é muito importante pra história da França, que são os Pen Duick, todos os barcos dele chamavam-se Pen Duick, que é o nome de uma ave

P/1 – De uma árvore?

R – De uma ave. De uma ave marítima. O Tabarly também era um cara extraordinário e completamente fora dos padrões sociais e convencionais. Apesar de ser um cara da Marinha, ele virou oficial da Marinha porque ele gostava do mar, mas ele não tinha nenhuma ambição militar. Foi um péssimo oficial. E aí teve um episódio na carreira dele muito interessante, uma vez um almirante fala, e ele só queria fazer barcos pra correr regatas e fazer travessias. Ele era um cara mais ligado ao lado do esporte, só que ele tinha uma conexão com a tradição, com a cultura, extremamente forte por causa de um barco chamado Pen Duick que foi do pai dele. Ele era um cara que falava muito pouco, ele era o terror de todos os entrevistadores, era como se fosse mais do que um Schumacher, por exemplo, no mundo das corridas, só que ele não falava. Um Schumacher que anda num Ford 29, por exemplo, para se deslocar no dia a dia, vive todo rasgado, mora numa casa de pedra que ele mesmo fez no rio Bénodet. E ele era o terror dos jornalistas porque vinham aquelas jornalistas super sensuais, aquelas perguntas elaboradas, meia hora de pergunta, no final a resposta era simples, era: “Você não acha?”, ele falava: “Acho” (risos). Em rede nacional. E aí, todos os jornalistas tinham pavor de entrevistar ele. Ele falava muito pouco, e ele ficou muito apaixonado por um barco do pai dele que se chamava Pen Duick, mas eles ficaram muito pobres durante a guerra, e um menino com oito, nove anos, que nunca tinha falado, falava muito pouco, ele tinha um problema de fala, era quase um autismo. E dizem que no dia que o pai consegue arrumar um comprador pro barco, depois da guerra, o menino desata a falar todos os podres que o barco tinha pra venda não acontecer. Ele restaurou esse barco, Pen Duick a vida inteira dele. Ele foi participando de provas, foi ganhando a primeira regata em solitária no Atlântico Sul, a segunda ele ganhou, a quinta ele ganhou de novo. E ele era um cara que tinha uma compleição física impressionante, com 70 anos de idade ele tinha um físico que um cara de 20 não tem. Tinha uma cabeça quadrada e tinha essa característica incrível de nunca se afastou da tradição, nunca se afastou do Pen Duick, do barquinho do pai dele, que ele acabou restaurando. E uma vez um almirante disse: “É o nosso pior oficial, mas nós não podemos mandá-lo embora da Marinha porque pelo menos uma única vez na vida que temos alguém na Marinha que ama o mar, nós não podemos perder esse cara”. Então, ele sempre conseguia um soldo e os amigos ajudavam ele com dinheiro porque ele não era responsável, perdia dinheiro, hipotecava as casas, os barcos. E ele teve um fim muito interessante e muito impressionante também no final dos anos 90. Ele ganhou tantas provas internacionais, escreveu tantos livros, não eram livros sobre as viagens dele, montou uma editora que publicava livros sobre tudo o que era ligado à cultura náutica francesa. E sempre continuou morando na casinha do rio Bénodet, do mesmo jeito. E os escoceses resolveram fazer uma homenagem quando foi aniversário de 100 anos do William Fifé, quem desenhou esse Pen Duick era um arquiteto muito famoso, um arquiteto naval chamado William Fifé. E nesses anos, acho que 97, foi o ano que nasceram minhas filhas, resolveram fazer, descobriram que esse cara, tinha sido falado tanto sobre ele, mas nunca uma revista francesa tinha feito uma homenagem de verdade pro Tabarly, pra mostrar a pessoa que ele era, ele era uma pessoa completamente fora dos padrões de consumo, midiáticos. Era um gênio. Ele anteviu todas as mudanças importantes dos barcos mais modernos do mundo e nunca se desconectou do mundo real. Na França tem uma distinção muito grande entre os caras que vivem no mar e os que passeiam no mar, eles se hostilizam. Não é como no Brasil, onde é tudo mais ou menos junto. E aí a revista Bateau resolve fazer uma reportagem de 30 e poucos páginas com um texto primoroso escrito por um cara que eu admiro muito, um grande jornalista francês que tem um texto literário maravilhoso, e ele já tinha entrevistado tantas vezes o Tabarly, o Éric Tabarly que, em vez dele fazer uma reportagem contando a vida do Tabarly, não sei o que, o cara tava agora com 70 anos de idade e quando quiseram homenagear o barco dele, e perguntaram se ele permitiria que levassem o barco dele pra Escócia, na cidade onde seria feita a homenagem de 100 anos para os projetos do William Fifé, ele falou: “Não, eu não deixo levar, eu vou levar o barco velejando”. Um barco de quase 100 anos de idade. E aí ele decide levar. Só que os amigos dele, da idade dele, eram pessoas normais de 70 anos, quer dizer, um pouco caidinhas, não tinha a habilidade física que ele tinha. A Revista Bateau faz a entrevista e, em vez deles fazerem contando a vida, eles fazem a entrevista na pessoa do barco, o barco contando a vida do menino que desatou a falar pra que ele não fosse vendido, um recurso literário muito sofisticado pra uma revista, e termina falando na morte, uma matéria muito bonita. Eles terminam de fazer a matéria, ela vai nas bancas. Na sexta-feira o Tabarly sai pra levar o barco pra Escócia e no domingo ele desaparece no mar. Toma uma retrancada no peito, morre, desaparece. A revista sai nas ruas com uma celebração à vida dele sem conseguir recolher os números pra dizer que ele morre. Quer dizer, até hoje foi a morte mais comentada na França. Nenhum presidente francês que morreu teve tantas homenagens quanto o Tabarly. Porque ele era um cara adorado, não pelo mundo desportista, ele era adorado pelo povo, por várias atitudes que ele tomou ao longo da vida. Uma delas com o General De Gaulle, quando ele ganhou a primeira regata e arrastaram ele em Paris pra andar ao lado da Brigitte Bardot, no Champs-Élysées em carro aberto, e ele, que odeia tudo isso, não abriu a boca. Aí o De Gaulle, esperto, político esperto, falou: “Puxa, esse cara tem uma força no povo impressionante. Vamos convidar ele pra vir pra Paris, trazer no palácio”. E havia essa rivalidade entre os bretões e o pessoal da metrópole, Paris, a Bretanha tem uma língua própria, que o governo boicotava. E aí vai uma comitiva do General De Gaulle pra buscar o Tabarly, e quando eles passam na cidade de Bénodet, a cidade fica sabendo e aí eles falam: “Puxa vida, o nosso herói bretão Tabarly agora vai defender a Bretanha, o nosso direito a nossa língua, a nossa independência territorial, ele é o nosso embaixador, agora ele vai pra Paris”. E o Tabarly tinha desprezo total por qualquer pleito político. Ele tava lá, calafetando o barco dele, debaixo, calafetando o Pen Duick, o barco com o qual ele acabaria

morrendo. Ele tá lá, aí eles chegam arrogantes, falam: “O general tá chamando o senhor pra uma audiência exclusiva em Paris”. Ele falou: “Avisa pro general que infelizmente a maré tá baixa, eu tenho que terminar de calafetar o barco, eu não vou poder ir”. E na época, as pessoas que admiravam ele da Bretanha não entenderam o gesto dele, e acharam que ele tinha abdicado dessa importância política que ele tinha. E muita gente ficou contrariada com ele. O general nunca esqueceu, nunca esqueceu a desfeita, não conseguiu trazer o Tabarly. Ele falou: “Não, infelizmente a maré tá muito baixa e eu não vou poder parar o meu trabalho aqui”. Anos depois ele ganha de novo, já com quase 60 anos de idade, ele ganha de novo uma prova absolutamente espetacular contra todas as previsões e condições infernais, uma prova de importância mundial e o general não esqueceu. E dessa vez ele chama de novo o Tabarly pra fazer uma visita ao palácio. Ele nunca esqueceu da primeira chamada, ele manda com uma carta dizendo: (“Monsieur Tabarly, si la marée lo permé, es _2:33:30_ vous acceptez _2:33:31_ invitation?”). Quer dizer, e aí que os bretões entenderam que ele fez o general se tornar um homem educado, quer dizer, ele fez ele ajoelhar, por favor, peça, não mande buscar. Se pedisse pra ele, ele provavelmente teria ido. Então, essas coisinhas construíram. E eu acabei velejando na volta pro Brasil da minha primeira ida pra Antártica no barco do Tabarly, com o Tabarly o dia inteiro, por uma coincidência. Tinha uma brasileira chamada Bolata que tava cuidando das velas do Éric, ela me encontra em Montevideú, ela me falou: “Anyr, nós precisamos de mais uma pessoa pra ajudar a testar, você não quer ir? É o barco do Tabarly, ele que vai tocar o barco”. E assim eu conheci ele. Então, foram alguns anos entre o começo dos anos 80 até 87 onde, sem querer, por várias razões eu acabei tendo contato com várias dessas pessoas que eu conhecia só pelos livros. E Paraty teve uma importância muito grande nisso. O Tabarly vinha muito pra Paraty ilegalmente, sem dar entrada no Brasil; ele parava na Ilha Grande na casa do Peter da Macaca que era um radioamador alemão altamente suspeito que morava sozinho lá num lugar paradisíaco, mas era um dos grandes radioamadores do mundo e era meu amigo também. Eu tinha um pouco de medo dele mas, ele falava: “Olha, seu amigo teve aqui”. Ele era amigo dos comandantes dos submarinos, passavam pelo Brasil e iam visitar o Peter, nem davam entrada oficial no Brasil. E eu ia com uma canoinha, eu tinha uma canoa a motor, a Rosa, eu ia em Angra na casa do Peter. Cada vez que aparecia um barco fazendo a volta ao mundo parava lá na Enseada das Palmas, o Peter mandava um rádio pra alguém em Paraty, que me telefonava, eu pegava a canoa e ia pra Ilha Grande conhecer. E assim acabei conhecendo um monte de pessoas interessantes desse meio. Com os anos essas pessoas foram crescendo e aí que nasceu a ideia de fazer um barco mas, foi um processo longo

P/1 – Quer dizer, foi nesses contatos todos que isso foi nascendo dentro de você? A ideia de ir invernar, ela já existia nesse período?

R – Primeiro eu fiquei espantado como todo mundo quando eu soube que o casal ia passar um ano sozinho, os dois

P/1 – Isso não era uma iniciativa que você conhecia

R – Ninguém conhecia, ninguém tinha. A única experiência de alguém que invernou, porque pra todo mundo, meio náutico ou não, ficar preso em um ano em qualquer lugar era uma punição. O almirante americano Burb, no fim dos anos 50 ele fez uma experiência de invernagem na Antártica, mas apoiado pelos militares americanos no mar de Ross, e foi uma experiência mal sucedida. Ele se internou num container pra tentar atravessar o inverno sozinho. Normalmente, uma invernagem era um acidente numa expedição polar. O Franklin invernou e desapareceu; vários barcos, a Mawson invernou porque não tinha meio de continuar a passagem de noroeste sem que o barco ficasse preso, mas era o preço a pagar. Invernar voluntariamente era uma iniciativa completamente maluca. O almirante Byrd quando resolveu invernar voluntariamente sozinho, preso num container, ele se contaminou com o monóxido de carbono do lampião dele, e aí o pessoal que falava pelo rádio com ele percebeu e dois homens foram tentar encontrar ele no meio do inverno com tratores, encontraram e ficaram presos juntos no mesmo container, uma situação meio complicada. Mas eu fiquei muito impressionado porque eu vi ele se preparando pra invernagem dele, que foi muito feliz. E dessa invernagem resultou o primeiro filho, o John, e os outros dois. E daí pra frente eles nunca pararam, nenhum ano, de descer de novo pra Antártica. Então, o que pra maioria das pessoas parecia uma coisa difícil, um acidente. A Sally escreveu um livro maravilhoso, mas não tem em nenhum pedaço do livro a palavra aventura. “Nossa aventura” “Nossa proeza”. É um livro sobre a experiência humana dela com o namorado, com o marido, um ano em paz sem ninguém torrando a paciência, lendo os fenômenos da natureza, as reações dos bichos que anteviam as mudanças climáticas. As dificuldades deles ficarem num barco que ficou inclinado, eles puxaram o barco no seco e não conseguiram nivelar o barco, eles não tinham macacos hidráulicos. Ou seja, eles passaram um ano dormindo numa rampa inclinada. Difícil. E aí eu acabo conhecendo eles e aí nasce a ideia de fazer uma invernagem. E aí eu falei, bom, eu não tinha namorada fixa, não tinha mulher, falei: “vou fazer sozinho”

P/1 – Aí já nasce com a ideia de ser sozinho?

R – Ela me contaminou muito com a ideia, ela me falou: “Procura fazer sozinho, não vá fazer com ninguém. É muito complicada a convivência dentro de um barco”. E aí, começaram os conselhos. “Se você um dia quiser fazer, eu acho que o melhor lugar é Dorian, o segundo melhor lugar é Pleneau, o terceiro melhor lugar é Pourquoi Pas. Mas aí é na Ilha Margarida, Pourquoi Pas não tem nenhuma colônia de pinguins, vai ser triste ficar sem os bichos, muito triste. Ah, tem um lugar legal, tem Bernatizk, mas lá tem uma base britânica, não fica perto das pessoas, vai ser um saco os ingleses lá, eles não têm mulheres, ficam dois anos sem mulheres, bebem muito, fazem barulho. Ah, esse outro lugar tem os bicos e não tem

ninguém amolando mas o mar é muito ruim, tem ventos catabáticos”. Cada lugar tinha vários problemas e foi assim que eu acabei escolhendo Dorian

P/1 – Mas Amyr, é assim, você foi se contaminando? O que te contaminou?

R – A experiência humana, quer dizer, eu achava uma experiência fantástica ficar um ano proprietário do meu tempo, sem ter que prestar contas pra ninguém, dormindo o quanto eu quisesse, andando, escalando, esquiando, consertando, quebrando, comendo, dormindo. Eu tava fascinado com a ideia de ser dono do tempo. Eu queria possuir o tempo. E eu percebi isso no relato dela. Eles foram muito felizes, eles estão separados hoje e são um casal um feliz, até hoje. Continuam navegando pra lá e ela é uma sumidade em assuntos hoje ligados à biologia, às aves

P/1 – Mas de tudo o que eles contavam, a noção do tempo foi o que...

R – Foi a noção do tempo, noção da liberdade, mas que custa muito caro, que tem muita restrição, exige muita disciplina pra você construir a sua própria liberdade. Depois ela falou, quando eu encontrei de novo com eles no Rio de Janeiro, um dos filhos dela era pra ter nascido no barco e na última hora levaram ela pra um hospital e ela contou da tristeza que foi ter um filho num hospital no meio do trânsito, as pessoas gritando. Eles tinham um conceito um pouco radical de vida natural, numa época que não era comum, hoje todo mundo cultiva isso, vende, tem marca. Mas eles tinham um modo de vida muito independente. Mas essas três figuras, o Montissier, o casal Poncet e o Tabarly, que eu sempre admirei, fiquei muito impressionado com a morte dele. Acho que a morte dele foi uma coisa incrível, né, porque essa revista é uma revista que eu gosto e a revista foi o maior furo da história deles, eles não conseguiam segurar. Eles lançam um número com 34 páginas sobre a vida do cara, o cara morre, os jornais todos estampam a morte e eles não conseguem segurar a matéria pra falar sobre a morte dele. E o pior é que o texto, um texto meio poético termina falando de uma morte hipotética, quer dizer, eles não conseguiam recolher as revistas, elas saem pras bancas e virou revista de coleção

P/1 – E pra sair dessa imagem, dessa vontade, foi quanto tempo?

R – Foi um processo difícil porque eu tinha zero experiência...

P/1 – Nessa época você morava em Paraty?

R – Nessa época eu morava em Paraty. E eu acho que a minha conexão com esse mundo eram as bancas de jornal, eu ia muito no aeroporto, não porque eu viajava, eu ia pro aeroporto pra ficar fuçando as revistas francesas sobre barcos. E eu ia muito pra Barão de Itapetininga, pra Livraria Francesa, onde tinha uma coleção chamada, da _2:42:40_ _2:42:41_ , que tinha os relatos de todos esses caras. Tinha uma coleção que publicou relatos impressionantes, de viagens impressionantes, eram relatos literários impressionantes, uma coisa curiosa que, sei lá, no mundo aeronáutico nunca aconteceu, talvez com exceção do Exupéry, é questionável se é literatura ou não, mas nunca houve grandes relatos bem escritos. E esses relatos franceses, alguns eram fantásticos. Conheci caras polêmicos, o Marcel Bardiaux, o velho louco que velejava sozinho pelo mundo todo também. Mas Paraty teve uma influência muito grande. E aí foi nascendo o primeiro Paratii, o primeiro barco, que na verdade começou antes do barquinho a remo, mas eu não tinha recursos, então era um projeto hipotético pro futuro, e ele levou cinco anos até que ele ficou pronto, e aí eu acabei fazendo a invernação na Antártica, que foi uma experiência muito feliz

P/1 – Dessa parte de preparação que você até descreve bastante no seu livro, a parte do seu dia a dia, de conquistar cada item, você fazia de Paraty, como que era a sua batalha diária, desde conseguir patrocínio até construir cada detalhe?

R – Eu nunca gostei dessa ideia de ter patrocínio, eu acho que eu fui mais ou menos polêmico e hoje eu me recuso a ter, eu não tenho suporte, não admito marca. Eu compro um carro eu arranco a marca, óculos eu arranco a marca, não quero ter. Mas na época era a única solução que eu tinha pra fazer o barco. Foi um processo difícil, eu contei sobre a decisão de escolher o alumínio, depois de alterar o projeto depois da primeira

viagem como tripulante, que foi uma situação um pouco escandalosa, o pessoal da Alcan ficou meio ofendido. Imagina, a gente fornece o alumínio pro cara, agora o cara muda de projeto e vem de novo pedir pra trocar o alumínio. Aí eu achei um comprador no meio, teve toda a parte burocrática que era complicada pra mim, eu não tinha experiência que categoria certificar, classificar a parte de saída do Brasil. Alguns equipamentos eram importantes. Tinha a minha ignorância técnica, quer dizer, eu não tinha nenhum conhecimento técnico sobre vela. Eu tive uma experiência como caronista no veleiro francês, que foi muito legal, mas foram 88 dias onde eu era um reles tripulante. E eu acho que foram exatamente as dúvidas, a ignorância, a falta de conhecimento e a vontade de aprender que fizeram com que esse barco fosse, eu diria muito próximo do perfeito. Ontem eu estive no Guarujá, esse barco tem quase 30 anos e eu não conheço um outro barco mais performante que ele hoje, com tudo que a tecnologia moderna trouxe, ele é um barco diabólico. A gente faz proezas em navegação que nenhum outro barco faz. Ele manobra muito fácil, você usa um micro piloto automático, um mini leme de vento, ele tem uma autonomia muito grande, uma velocidade impressionante, faz manobras, vira no eixo. Quer dizer, a gente brinca de fazer terror nas marinas e portos quando a gente vai tirando finas dos outros barcos de plástico, brinquedos frágeis e mal feitos, e super delicados. E a gente tira finas de centímetros passando a toda velocidade do lado deles, eles ficam apavorados. Eu não conheço um outro barco que permita esse tipo de provocações, digamos. E é um barco que fez todas as viagens difíceis, sempre voltou melhor do que quando saiu; voltou sempre em ordem, não tem desgaste. Então, de certa maneira não é hoje o que eu considero um barco perfeito, mas ele sintetiza tudo o que eu gosto num barco, a simplicidade, a eficiência, o não desperdício, autonomia, uma super autonomia. A brutal simplicidade em todos os sentidos, de manobra, de manutenção, de cuidado

P/1 – Ele é de alumínio?

R – Ele é de alumínio. Os erros também, ele tem cor, ele é vermelho

P/1 – Isso é um erro?

R – O alumínio não precisa ter tinta, tinta é altamente poluente, é um custo, é um desperdício também. Mas era uma época em que era praxe pintar. Ele ficou vermelho, continua vermelho, mas o certo seria não ter cor, ser a cor bruta do material

P/1 – Só pra entender. O alumínio foi uma coisa inovadora desse barco?

R – Na época no Brasil, era uma tendência na França, era uma tendência que tava começando, mas o Tabarly, por exemplo, queria ter o barco dele em alumínio. E nas conversas que a gente tinha a cada encontro, a cada três, quatro anos eu percebi que era uma tendência que fazia sentido. Quer dizer, se um cara como esse cara, ele fez vários barcos em alumínio, mas outros, vários outros ele não conseguiu fazer em alumínio. O casal Poncet queria fazer em alumínio, mas era muito caro pra eles

P/1 – O alumínio é mais caro?

R – É mais caro pra ser executada a obra. O problema é que o casco no final, depois de dois anos de um barco pronto, o valor do casco é muito pouco em relação a tudo que está dentro do barco. E aí vale a pena. O desembolso inicial do alumínio é três vezes maior do que do aço, mas é um material totalmente reciclável, ele dispensa pintura. Em dois anos o custo de pintura dum barco paga essa diferença largamente. Mas foi um processo de iniciação assim, pra mim foi muito demorado porque eu tinha essa ansiedade de fazer, mas acho que foi positivo

P/1 – Quanto tempo teve entre o nascimento da ideia e a saída?

R – O nascimento da ideia aconteceu nos anos 70, 80, mas acho que levou dez anos para eu, de fato, partir com o barco que eu queria. E foi isso que me deu uma certa autonomia pra na hora de voltar pro Brasil eu falei: “Caramba, eu tenho 22 meses de comida aqui dentro, pra que eu vou voltar? Vou pra África, vou pro Ártico”. Era muito difícil explicar isso, mas depois de dez anos, você mastigando a ideia e você... Eu falei: “Eu não vou ter outra chance como essa, quero conhecer o Ártico”. E eu tenho a máquina agora, depois de um ano morando a bordo eu conhecia

super bem. E foi uma viagem muito bacana. Nessa viagem eu tive essa primeira experiência postal muito engraçada. Nas muitas e muitas visitas que eu fiz na USP, conheci pesquisadores que estudavam correntes, acompanhei alguns projetos do Instituto Oceanográfico, de institutos franceses também, de experiência de deriva porque por causa a viagem a remo me interessava por esse assunto da deriva dos oceanos. E esses estudos eram feitos em parte com o lançamento de garrafas onde o índice de recolhimento é baixíssimo, é sempre inferior a 5%, varia de 1% a 5%. Você lança mil garrafas no mar, você vai recolher dez, 12, 15. E aí eu to descendo já, voltando pro Brasil, do Ártico, e eu tinha um monte de garrafas de Nescafé. Assim, todo lixo eu ia guardando nas embalagens, tinha um depósito. E eu reparei que todas as embalagens de Nescafé eram embalagens de vidro muito boas. Eu considero aquilo um absurdo, um desperdício, pra um produto tão efêmero, fugaz e até meio ruim, você ter uma embalagem tão resistente, a embalagem do Nescafé é um produto muito melhor do que o café que tá lá dentro, que é uma porcaria. Horrível. Mas era prático pra fazer. E eu guardava aquelas embalagens fora das lixeiras que eu iria moer porque eu falei: “Bom, serve pra outra coisa”. E aí na volta eu já tinha feito meu lixo na Islândia, não tinha mais lixo, mas eu tinha algumas dessas embalagens. E aí eu resolvi fazer: “Pô, vou jogar uma mensagem na garrafa”. E eu falei: “Puxa, mas Nescafé não é uma coisa tão maravilhosa assim que alguém vai olhar na praia e vai sair correndo pra pegar”. E eu pensei: “Tem que ter algum atrativo pra um pescador, pra alguém. Tem que ser um dinheiro”. Aí, eu saí do Brasil com notas de 50 mil cruzados novos, quando eu voltei eu não lembro mais quanto valia, mas valia menos do que um dólar. 50 mil, tinha três zeros, era cruzado novo. Era um caos, a moeda brasileira era um caos cheio de zeros. Aí todas as notas que eu tinha, eu tinha poucas, eu botei, revesti a embalagem e dentro eu coloquei o endereço no Brasil e expliquei que eu tava saindo de uma invernagem na Antártica, tinha passado pelo Ártico, tava descendo na latitude, longitude tal, “se por favor, você encontrar essa garrafa, mande para o’... é a praxe nesse tipo de experiência. E eu acabei fazendo só uma garrafa porque ela foi tão elaborada, fiz uns desenhinhos, botei um cartão de QSL, da minha estação de rádio pra que o pessoal visse que era uma coisa séria, que não era uma brincadeira. Botei o dinheiro dentro e aí esqueci da garrafa. Voltei pro Brasil. Foram duas experiências postais interessantes.

P/1 – Em português, você escreveu?

R – Eu escrevi em inglês porque eu imaginei que... E um ano e meio depois, eu tava trabalhando, já tava em São Paulo, e aí um dia eu recebo uma carta do correio, um menino na Noruega, Kirkenes, a última cidade da Noruega antes do Mar de Barents, tava andando na praia com a mãe, achou a garrafinha, viu a carta, não sei o quê. E antes que ele mandasse pra mim, o jornal local se interessou e saiu uma foto do menino segurando a foto da barco, a cartinha, as notas de dinheiro e ele me mandou uma carta com essa foto, foi muito engraçado. A outra experiência postal incrível que eu tive, na escala que eu fiz na Islândia eu parei numa cidade chamada Seyðisfjörður. Uma cidade minúscula de dois mil habitantes que me impressionou muito porque eu tava sozinho já há muitas semanas no Ártico e quando eu cheguei na cidade de Seyðisfjörður às três ou quatro da manhã, luz clara, desci andando não tinha ninguém. Fui num posto de gasolina, queria tomar um café, a gente pegava o café e colocava o dinheiro. Eu precisava de um pouco de gasolina pro motor de popa, peguei a gasolina, não tinha ninguém pra cobrar, pra receber, foi uma coisa que me marcou bastante. E eu acabei conhecendo um cara, perdão, não era na Islândia, nas Ilhas Feroe, na subida eu conheci um cara, mergulhador, que me convidou pra mergulhar uma vez, eu fiquei com vergonha de falar que eu não sabia usar uma roupa seca, mas não sabia. E com roupa seca você não pode virar de ponta-cabeça porque o ar vai pras pernas. E foi numa espécie de uma festa que eles faziam nuns barcos antigos de madeira e tinha que catar mariscos, mariscos enormes que têm nesses arquipélagos escandinavos, e fui ajudar ele a catar os mariscos. Eu sofri tanto com a roupa seca pra tentar me desvirar no fundo, quase me afoguei e eu perdi meu relógio, um relógio igual a esse aqui, um Casio. Eu gostava do Casio, é um relógio barato e preciso, não é que nesses relógios suíços de mecânica de luxo que não prestam pra nada. Esse era um relógio que prestava pra astronomia. Eu ainda fazia astronomia. Nos últimos anos de astronomia eu usava um Casio, 50 dólares. E eu perdi o meu Casio. Perdi o relógio. Um pouco depois da carta, quer dizer, um ano e meio depois, de novo outra carta chega no escritório, um envelope daqueles fininhos, mas bem fininhos, envelope de mandar carta, o mais fininho e simplório, só que fofo, uma coisa fofo dentro assim. O Birguer, esse cara com quem eu fui mergulhar, ele voltou pra mergulhar no mesmo lugar, onde eu tive dificuldade com a roupa seca, encontrou meu relógio no fundo, meses e meses depois, o relógio tava com craca. Achou o relógio. E ele era um cara meio desligado, foi no correio em Tórshavn, botou ele dentro de um envelope de mandar carta pra namorada e mandou pro Brasil e o relógio chegou aqui, chegou no meu escritório. Quer dizer, assim, só de pegar o envelope ele já rasgou, eu fiquei impressionado como é que, assim, que passou no correio um relógio do jeito que ele tá. Ele não achata, não dobra. Então eu recuperei o relógio e recuperei a garrafa

P/1 – Muito legal. Aí vamos só retomar o fim. Você decide ir pro Ártico, não volta pro Brasil e do Ártico você volta pra cá no mesmo barco

R – Eu fiz uma temporada completa no Ártico

P/1 – No Ártico você também para, invernar?

R – Eu parei num arquipélago, o Svalbard, que tem uma situação política diferente da Antártica. A Antártica é um território da humanidade, o Svalbard é regido por um tratado dos países limítrofes das regiões árticas, Rússia, Suécia, Finlândia, Canadá, Estados Unidos. Mas eu adorei o

Spitsbergen. E nas viagens dos barcos que iam até essa região de mais alta latitude, quer dizer, mais próximo possível do Pólo, existia um lugar icônico que era a Ilha de Moffen, uma ilha difícil de se chegar porque é uma ilha muito baixa. E aí surgiu a ideia de tentar chegar em Moffen. E aí acabei encontrando outros barcos que tentaram chegar lá e não tinham conseguido, alguns estavam voltando, alguns tentaram durante vários meses. E eu olhava pros outros barcos, falei: “Puxa, mas esse barco é de plástico também, ele não pode forçar no gelo, ele vai afundar”. Aí, eu acabei descobrindo um outro barco francês que se chamava Sam, de Carnague, na França, que tava tentando chegar no Ártico com cinco pessoas a bordo, muito engraçados. E tinha um pedreiro, que era um tripulante divertido, cozinheiro, com quem me identifiquei muito. Tinha um casal. Eram quatro tripulantes, era o dono, esse pedreiro e um casal de tripulantes profissionais. E a gente ficou muito amigo e passamos quase um mês andando juntos. Eles tinham muita experiência de comboios de barcos nas regiões do Ártico, tinham o sonho de conhecer a Antártica. Eu tava vindo da Antártica cheio de histórias. Eles tinham músicas maravilhosas. Foi com eles que eu descobri, por exemplo, o Soldat Louis que é um conjunto de música bretã, música de prostíbulo, de porto, música sofrida, mas muito bonita. Foi uma experiência musical interessante, gastronômica porque eles cozinhavam magnificamente bem, e todas as tardes a gente parava pra fazer as tisane, pra fazer um chá, e a gente juntava aquelas toras de madeira de mil, mil e 500 anos de idade que ficam à deriva no gelo, que vêm da Sibéria oriental, que justificam a história da passagem de nordeste. Por que se insistiu tanto em conectar a Europa com a China pelo Ártico? Porque as madeiras atravessam o Ártico todo. E aí que surge a genialidade portuguesa de não ir no caminho mais fácil e de inventar um caminho pelo sul, com uma nova inteligência, uma nova técnica de ficar muitos mais meses no mar. Então, foram semanas muito ricas de aprendizado. E esse pedreiro era um cara engraçadíssimo porque ele era pedreiro mesmo, ele não era escultor. Ele era um pedreiro que fazia lápides de cemitério, muro de residência, portão de pedra. Um cara muito bruto, meio ogro assim, e muito puro. Muito, muito puro e muito bom. E ele me ajudou bastante. E nós conseguimos chegar lá, nós ficamos duas ou três semanas tentando, e quando todo mundo tinha desistido eu fiz mais uma tentativa e nos dois barcos a gente conseguiu chegar até Moffen. Era um desses objetivos desses inúteis, mas que você enfia na cabeça. Só que eles estavam tão exaustos, o resto do outro barco, e tão tensos, porque o barco deles era de alumínio, mas era de alumínio fino, e não aceitava muito desaforo. O meu barco era um tanquezinho de guerra, então só eu e o pedreiro que desembarcamos em Moffen. E a gente passou um dia ali, um dia muito arriscado porque você tá longe do barco e tem ursos lá. E tem muito lixo. Interessante. Eu tenho aqui várias coisas interessantes, aquelas bolas de redes de pesca de plástico do mundo inteiro, elas param lá

P/1 – Porque a corrente leva tudo

R – A Corrente do Golfo, que vem, passa na frente de Nova York, depois no sul da Cape Feroe na Groelândia, e depois no norte da Islândia, a Corrente do Golfo faz um bico no gelo do Ártico e do lado dessa Moffen. Então, todo lixo da costa leste americana e Canadá vai parar lá e tem coisas incríveis lá. E foram os últimos anos que era possível parar lá. Hoje é proibido, hoje é um parque mundial e é proibido, eu tive o privilégio de passar um dia fazendo uma coisa que é um esporte, que a gente fez na Georgia, em vários lugares, que é ficar vasculhando lixos. Cada um tem uma preferência, tem gente que gosta de restos de roupas, tem gente que gosta de objetos flutuantes. Eu gosto de lixos terrestres, eu gosto de tudo que é galvanizado, metais galvanizados eu adoro porque não oxidam. E esse cara era um vasculhador nato. O problema é que o barco deles era meio sofisticado, ele vinha com o botinho carregado de coisas incríveis que ele achava, e o dono do barco mandava ele jogar tudo fora. Aí eu falava pra ele (fala baixo): “Joga aqui no meu barco”. Essa madeira, por exemplo, um monte de coisas, peças malucas, manilhas, restos de naufrágios antigos do século XVII, XVIII. Infelizmente é uma atividade que não é mais possível (risos) praticar hoje porque tem um monte de regras, você não pode mais desembarcar nesses lugares. Mas eu peguei os últimos anos também na Geórgia do Sul, onde eles estavam jogando fora todas as ferramentas, equipamentos das estações baleeiras norueguesas, que tinham uma tecnologia incrível, equipamentos incríveis, instrumentos, tudo esses jogavam fora. E aí quando eu voltei pro Brasil eu resolvi me dedicar à ideia de fazer um estaleiro e de fazer disso uma atividade permanente

P/2 – Amyr, gostaria de perguntar, nas paradas você se comunicava com a família, como que fazia?

R – Nunca gostei de me comunicar com a família porque só gera estresse. Se você cria uma disciplina de contato e falha, a reação imediata, ‘aconteceu um acidente’. Então eu sempre fiz questão de me comunicar de maneira imprevisível, a cada dois, três meses, mandar um cartão postal, por exemplo. Muito mais. “Ah, não chegou cartão, não tem correio.” E existe uma prática muito interessante entre os barcos também, como nem eu encontrei um barco uma vez, um casalzinho no meio do Atlântico, numa calmaria, perto dos Açores, mandei uma cartinha pra eles, eles me mandaram uma cartinha. Quando eu chegasse no posto eu colocava a cartinha deles, quando eles chegassem em algum lugar eles colocavam a cartinha. E eles me deram uma pamplemousse, é um grapefruit, aquela fruta cítrica. Me deram uma pamplemousse que foi quase mortal porque eles jogaram pro meu barco e caiu na água. E aí, no meio do Atlântico não tinha vento, mas o barco balança. Eu me empenhei pra conseguir, e aí eu joguei uma outra garrafinha de Nescafé pra eles cheia de Nescafé. Então, esses contatos regulares, hoje tem essa obsessão de você estar conectado com iridium, mandar e-mail todo dia, posição tal, tem sistemas que monitoram. E aí essas necessidades de comunicação viram uma obsessão que eu considero desagradável. Então eu gosto de usar esses recursos modernos de comunicação hoje por razões de segurança, pra meteorologia, pra pegar o que a gente chama de grip files, os dados de correntes, ventos, pras próximas horas dos próximos dois dias. Mas não gosto de ficar mandando e-mail toda hora

P/1 – Que o tempo muda, a sua noção de tempo, quando essa comunicação...

R – Eu tive experiências muito ruins quando eu fiz a segunda volta ao mundo. A gente tinha tripulantes que tinham namoradas, mães, tios apavorados em casa, não sei o quê, tinha o conflito no Iraque. Todos os satélites de comunicação, obviamente, não tem demanda no sul do Oceano Índico, próximo da Antártica, qual seria a demanda de satélite? Sei lá, um, dois, dez usuários? E tinha a imprensa do mundo inteiro no Oriente Médio. O nosso sistema de telefonia acusou um problema de desaparecimento, então a Marina, que ficava aqui no escritório, que tinha que dar as notícias de como estava indo a viagem, o mar tava muito ruim, a gente, era uma viagem de volta ao mundo sem escalas. Então a próxima parada seria meses depois, com condições difíceis de navegação. Aqui, até por falta de cultura náutica, todo mundo: “Ai, coitadinho, meu filho, será que ele vai sobreviver?” É uma coisa tranquila. E de repente a gente não tinha mais condições técnicas de falar no rádio e o sistema Inmarsat acusa um desaparecimento. Quer dizer, quando a Marina liga pra rede Inmarsat fala: “O usuário tal, não sei o que, no Oceano Índico, aconteceu o quê?” “Ó, deve ter desaparecido”. Em vez deles falarem, eles não podiam confessar que eles não estavam provendo o sistema, que não tinha um spot pro lado sul do Índico, provavelmente o satélite do Oceano Índico tava apontando, claro, pro Iraque

P/1 – E aí virou um estresse?

R – Pra ela foi um super estresse porque ela ficou apavorada, mas ela também não podia revelar isso pras mães e namoradas, e foi um super estresse. E é um exemplo bem claro de que se você cria uma rotina de comunicação exagerada você cria uma expectativa ruim também

P/1 – Então Amyr, aí você voltou pro Brasil e decidiu ter uma atividade permanente que foi..

R – Eu decidi tentar me dedicar a fazer isso, era difícil, eu decidi também não ter mais que correr atrás de empresas pra procurar dinheiro, ou banco, essas coisas. E aí nasceu a ideia do estaleiro. Eu tinha um amigo que o sonho dele era ter um estaleiro e o meu sonho era não ter que pagar um estaleiro. E aí a gente começou junto o estaleiro em Itapevi, e nasce o projeto do Paratii-2 e os outros barcos que a gente acabou fazendo

P/1 – Me conta então como foi se desenvolvendo. E essa foi a sua atividade mais forte nesse período então?

R – É que também foi um processo lento, começou em 90 a ideia, em 92 a gente foi correr atrás dos primeiros projetistas. Mas como dessa vez eu queria ser mais protagonista, que dizer, não queria ser só o condutor da viagem, eu queria ser o condutor do processo de concepção do barco. E como eu gostava de barcos e a experiência a remo foi uma experiência feliz onde eu entendi claramente porque às vezes um desenho mais clássico é muito mais evoluído do que um desenho super hightech de um cara que não navega, ou não depende do mar pra sobreviver. Onde que está a sabedoria desses desenhos regionais e clássicos? Eu fui me apaixonando por esse assunto. E uma vez que a gente estaria envolvido na concepção, e na execução, por que não incluir esse conhecimento? E acho que essa foi, até hoje é a grande diferença de tudo o que eu fiz em relação ao que os franceses fazem, assim, eu acho que eles têm uma certa inveja disso e têm uma admiração grande que no Brasil ninguém entende, ninguém sabe ver: “Ah, que lindo barco” “Nossa, mas é meio simples, né? Por que não fez de vidro blindado?”. E na verdade a gente fez barcos que são ícones em tecnologia. Exatamente por causa da simplicidade

P/1 – Mas usando esse saber regional, esse saber popular?

R – É, eu sempre gostei disso, então, tinha várias ideias da jangada cearense, dos barcos baianos, do design dos remos, que não eram coisas que eu fui descobrindo por conta própria, o Tabarly sempre falou sobre isso, sempre. Embora ele tenha sido o primeiro que fez os barcos ultraperformantes com hydrofoils na água, barcos que decolam no mar, os catamarãs, os trimarãs, é que ele não tinha os materiais, ele nunca teve dinheiro suficiente pra por em prática. Ele viveu essa frustração, e dava pra sentir isso nos relatos dele, acompanhando a história dele. Assim, se ele tivesse tido recursos e alguém que apostasse ele teria sido mais do que uma Nasa nesse mundo, mas ele tinha essa capacidade de incluir o conhecimento autêntico, local, em projetos bastante ousados. E, de certa maneira, inspirado por isso, eu fiz a mesma coisa. Só que eu tava num ambiente que é muito mais rico, que é o Brasil. Então, por alguma razão o Brasil tem uma riqueza de modos de fazer que, não é porque eu sou brasileiro que eu to falando, mas é incrível, né? Você vai num lugar que nem Guaraqueçaba e não tem barco de fibra de vidro lá, não tem. Não tem esses botes nojentos de alumínio pré-fabricados. Por que a gente guardou esse modo de fazer tão rico? Ele vai desaparecer, é certo. Mas

por que ele perdeu e por que tem uma diversidade tão grande? Eu não sei. Essa diversidade os Estados Unidos não têm, a China não tem, a Índia não tem, a França não tem. E era engraçado porque esses caras de fora enxergavam isso, eles vinham pro Brasil, iam parando no litoral brasileiro e iam percebendo: “Nossa, mas as canoas baianas são incríveis, as do Maranhão são completamente diferentes! Os bastados dos Ceará, cada barco incrível! As jangadas de pitimbu. Os estaleiros do Amapá”. Eles percebiam essa incrível riqueza e autenticidade. E no Brasil nenhum engenheiro naval, nenhum estudioso, nenhum especialista da nossa cultura, nenhum especialista da USP conseguia enxergar isso. E os poucos que enxergaram isso são esses caras que eu citei pra você, que eram esse Dalmo Vieira, lá de Santa Catarina, o Lauro Barcelos lá do Museu Oceanográfico, lá de Rio Grande, e o Luís Felipe Andreas do Estaleiro Escola do Maranhão. Quer dizer, eram os únicos cúmplices que eu fui conquistando nessa ideia de desenhar os barcos de um jeito diferente, de valorizar esse modo regional. Porque não era por valorizar, era de aprender, eu queria um barco bom pro mar. E eu queria um barco em lugares onde não têm porto, não têm marina, não têm rampa. Bom, no Brasil a gente tem muito pouco porto, a gente não gosta muito de portos, a gente tem o hábito de puxar o barco na praia, de puxar ele na costeira. Então, os barcos são obrigados a se virar por conta própria, a gente tem muito pouca estrutura técnica, e isso gerou um leque de soluções interessantes, até num aspecto bem técnico mesmo. Por exemplo, quando a gente resolveu colocar motores da Mercedes, a Mercedes se interessou em fornecer os motores, aí vinham aqueles engenheiros do Departamento de Engenharia, um mais burro do que o outro, uma coisa incrível a ignorância deles. Eu falei: “Filho, mas vocês só pensam em motor. Vocês não conseguem pensar fora? Tá errado, tá errado, não vai funcionar”. Tipo de intercooler, trocadores de calor, eles não conseguiam evoluir. Quer dizer, eles eram tão amarrados naquela concepção primitiva de um motor sofisticado. Na Fórmula 1 é assim, tem que ser assim. E eu falei: “Eu não quero ter mufla, trocador de calor, meu barco é de alumínio, é um super condutor de temperatura. Vamos fazer a troca por convecção, elimina as bombas, elimina tudo”. E quem orientava a gente nessas soluções não eram engenheiros alemães, eram os pescadores de Santa Catarina, eram os caras que tinham os barquinhos morimbundos no Nordeste, na Bahia, que usam esse recurso. Eles não têm dinheiro pra comprar um motor marítimo, era os motores de picadeira de cana no interior do Brasil, que usam também um sistema de convecção tambor, muito simples, super confiável, difícil de entrar na cabeça de um engenheiro de salto alto, que sai da Escola de Engenharia Naval da USP, por exemplo. Então, eu comecei a ter um certo prazer em desafiar engenheiro, até por não ser engenheiro. E eu comecei a descobrir essa história dos engenheiros de verdade que não têm diploma, nem dentes, nem são totalmente alfabetizados mas têm muito conhecimento. E o estaleiro acabou virando uma espécie de meca desses caras, muita gente ia lá dar ideias, a gente fazia as experiências. A gente tinha muito tempo e muito pouco dinheiro, então, os projetos sempre foram acontecendo muito lentamente

P/1 – E hoje esse estaleiro existe, o que aconteceu?

R – Essa atividade continua até esse ano, nós fizemos o último barco esse ano. E aí o Thierry, o gestor, o dono do estaleiro, ele resolveu encerrar esse ano. É triste de um lado e é bacana do outro porque eu acho que a parte mais bacana que a gente faz, que é a parte de inteligência, de concepção, a gente continuou fazendo. E a parte que amarrava um pouco a gente era execução, o estaleiro foi ficando um lugar caro. Hoje é mais viável a gente cotar com terceiros que estão o tempo inteiro numa atividade industrial, a gente consegue preços menores. Então, quando a gente começou a fazer os flutuantes, era outro problema do mundo náutico. No Brasil a gente não tem essa cultura de equipamentos apropriados, então todo mundo aqui fazia flutuantes com bombona plástica. Tem uma regra pra fazer, tem um jeito de fazer, não funciona. Aí eu comecei a desenvolver os primeiros flutuantes. E virou um sucesso. Depois, eu percebi que era mais barato a gente terceirizar a fabricação do que a gente mesmo fazer. Então, eu acho que hoje a gente deve usar mais a inteligência, a capacidade criativa e menos perder tempo na execução, passar a execução pra quem só executa. E eu acho que um dos problemas do Brasil hoje é esse, é uma crise criativa. Nós somos talvez um país que tenha talvez um dos maiores parques de construção de automóveis do mundo, que não tem um modelo próprio. Nós copiamos tudo, tudo é chinês, coreano, alemão, de quinta categoria. Nós não criamos nada. Um país que criou tantos tipos absolutamente geniais de embarcações não conseguiu conceber uma coisa tão grotesca quanto um carro, a gente não tem. Eu acho isso engraçado, a gente cria muito pouco, nós temos pouco roteiristas, temos poucos artistas. E a gente tem essa habilidade da criação, isso na minha atividade é uma coisa que a gente sente, e, de certa maneira, eu acho que a gente não valoriza isso. E uma das coisas legais desse processo do estaleiro foi exatamente descobrir essa ebulição criativa que existe, mas que não é reconhecida. É o que eu faço hoje. Por exemplo, Guaraqueçaba, né? Incrível. O que os caras fazem lá, mas vai morrer, tudo aquilo vai morrer. Foi a minha briga o dia que a gente foi buscar a canoa quando um engenheiro que estava com a gente falou: “Nossa Annyr, esses caras são gênios! Temos que fazer um projeto pra ajudar esses jovens daqui porque o conhecimento deles, eles fazem uma canoa andar com quase 30 nós de velocidade com motor de cinco cavalos. Nenhum engenheiro da Nasa consegue fazer isso. Precisamos fazer um projeto pra ajudar as pessoas daqui”. Eu estava meio de mau humor, eu falei: “Mas que projeto?” Detesto projeto pra ajudar, a gente tem que fazer um projeto pra fazer acontecer, não tem que ajudar. Não é coitadinho, não tem que ir lá. Sempre esse paternalismo nosso, ‘vamos ajudar os coitadinhos’. Não, a gente tem que fazer as coisas acontecerem. Tem riqueza onde tem riqueza e tem riqueza onde tem miséria também, precisa enxergar. Ele falou: “Ah, não sei, temos que fazer um projeto pra levar os jovens daqui, da Ilha do Almeida, pra USP”. E aí eu fiquei louco, eu comecei a gritar. Eram quatro horas da manhã. “Tá louco?! Não, não, não! A gente não pode fazer isso, a gente tem que fazer o contrário, a gente tem que trazer as mulas da USP, os titulares de Engenharia Naval pra cá, pra aprender com esses caras”. E eles têm soluções incríveis

P/1 – E aí, você conseguiu realizar essa ideia?

R – Isso é uma coisa recente, aconteceu agora esse ano (risos). Eu vim navegando com essa canoa até Paraty e na viagem, uma viagem difícil, com um baita risco, num barco que não fui eu que fiz. E aí eu percebi o quanto eles conhecem, porque tem aquelas curvas, porque tem aqueles

detalhes. Quer dizer, pra cada mar tem um barco, é difícil fazer um barco pra todos os mares. E eu tenho tentado fazer isso, é uma provocação também. Mas uma das coisas interessantes é que pra cada mar tem um barco, e o Brasil tem muitos tipos de mares e muitos tipos de água. E existe uma capacidade criativa muito grande nesse lado da América do Sul que a gente não reconheceu ainda. Então, eu faço um tributo com os projetos que a gente faz a esses caras desconhecidos, eu gosto de usar essas... E outras soluções também de conhecimento que não tem tanta importância, digamos, cultura. Mas, por exemplo, usar materiais mais baratos, mais eficientes. Eu adoro madeira, é um absurdo usar madeira de lei, uma madeira estrutural, colada, é um baita de um recurso. Você usa régua de eucalipto que não entra no processo química terrível de se fazer papel, ela vira madeira maciça de altíssima qualidade. O uso do EVA, é um polímero muito barato, é um polímero aerado, barato, resistente à ultravioleta, muito melhor do que os polímeros sofisticados que a gente usa como revestimentos antiderrapantes. Então assim, essa atividade de executar os barcos que a gente tem feito, ela é muito interessante porque ela virou uma espécie de usina de experiências. E é uma pena fazer isso, eu adoraria fazer isso junto com uma, sei lá, uma FEI da vida, uma universidade, mas no Brasil, ainda, nós temos essa distância entre a produção de conhecimento e a experiência aplicada, que eu acho gravíssimo, a gente não tem. A escola técnica, pelo menos culturalmente no Estado de São Paulo, é uma coisa vergonhosa, vai pra escola técnica quem não tem capacidade pra ir pra universidade, eu senti isso. Eu queria fazer escola técnica e minha família falava: "Imagina". E a gente vive um modelo educacional equivocado. Porque no Brasil, esqueci o número agora, mas acho que é menos de 6% dos jovens entre 15 e 19 anos fazem curso técnico. Na Alemanha, mais de 50% faz, e o curso técnico introduz no modo de fazer, na lead do conhecimento o indivíduo, ele ingressa mais cedo no mercado de trabalho e depois de ter recursos econômicos pra fazer escola superior. A gente parte do pressuposto que todo mundo vai fazer escola superior e na prática a gente sabe que nem um quinto dos jovens brasileiros vão conseguir chegar na escola. E isso em tudo, na Arte por exemplo também, quer dizer, a Arte começa quando você tem o privilégio da iniciação, da experimentação, precisa ter os materiais na mão. Ainda que seja lápis, papel, spray, mas a gente não valoriza esse processo de colocar a criação na prática. E eu adoro o que a gente faz porque a gente tá o tempo inteiro fazendo isso. Às vezes dá certo, às vezes é um desastre, mas é um processo de aprendizado muito legal porque muda sempre

P/1 – Então isso assim ficou sendo, em termos de atividade permanente, fora todos projetos de viagem, esse seu grande investimento de energia e de trabalho?

R – Eu acho que sim. Hoje eu olho pros projetos que a gente fez e, assim, mesmo os que são muito legais, eu faria tudo diferente. E eu acho que, por outro lado, se a gente tivesse recursos ilimitados pra ficar explorando essa capacidade, a gente teria feito muita besteira (risos). O que eu sei, o Paratii-2 foi um projeto de mais de seis milhões de dólares. Pra mim foi muito, um esforço financeiro, oito anos, tudo o que eu consegui realizar eu enterrei lá. De maneira totalmente obsessiva. Não parei pra fazer conta, se eu parasse, não faria. Mas foi um processo difícil, e eu sei hoje que se eu tivesse os recursos na época, se eu tivesse esse montante necessário pra fazer, não teria dado certo. Eu tenho certeza que não teria dado certo

P/1 – Por quê?

R – Porque a gente iria pelo caminho mais fácil, a gente contrataria uma solução pro sistema de governo; a gente encomendaria na Alemanha o circuito hidráulico em vez da gente desenhar; a gente compraria os circuitos de 3:24:28 prontos; a gente compraria máquina de dobrar. "Po, nós não temos como pagar uma máquina de dobrar alumínio, como é que nós vamos dobrar?" "Vamos inventar uma máquina com prensa de borracheiro. Como é que o borracheiro tira o anel do caminhão com 200 bar de pressão? Puxa vida, o cara é moribundo, ele tem uma maquininha que faz isso, vamos adaptar". Então, foi um esforço constante o tempo inteiro de passar por cima das dificuldades econômica. E é muito interessante, a gente tava conversando há pouco tempo sobre isso, se a gente tivesse tudo bonitinho no papel, um projeto bem planejado, todo plano de negócios, todos os detalhamentos e o dinheiro depositado na conta do banco (risos) não teria acontecido. Não teria dado certo, provavelmente teria saído alguma coisa muito ruim. Então, eu acho que esse esforço de executar é importante, é uma parte importante do processo

P/1 – Amyr, voltando agora a sua chegada no Brasil. Se puder, vamos voltar a sua vida casamento. Nesse momento que você chega do Ártico você não tá casado, você tá com uma vida, como você falou, livre, leve e solta

R – Eu tinha uma vida bastante livre e, assim, quando as coisas começaram a acontecer lentamente, eu decidi que eu não queria me prender porque eu pensei: "Bom, se eu casar dançou, né? Aí mudam os valores, aí a gente entra naquela história da marca do carro, o bairro onde você mora, o status do edifício". Assim, eu não tenho cabeça pra essas coisas. Isso meu pai teve um lado muito difícil e discriminatório na educação que ele deu pra gente que eu aprendi a entender, mas teve um lado do desprendimento material que foi muito legal, que foi uma coisa que eu demorei pra entender. E eu não queria me prender, então, eu tive várias experiências de convivência com namoradas, mas não quis. E aí eu acabei conhecendo a Marina. E também não me interessei em não ter nada mais sério por muito tempo. Mas aí aconteceram algumas coisas engraçadas, houve uma sucessão de acidentes no período que eu namorava com ela, que foi uma época os acidentes de Paraty muito engraçados. Eu tinha

tido esse acidente com a mão que foi um acidente engraçado na época, apesar de eu ter quase perdido a mão e tudo o mais, foi uma experiência divertida no final das contas. Quando eu fiz a primeira viagem com a Marina pra lá, ela era apaixonada por fotografia, ela tinha uma paixão terrível, ela tinha uma F2, aquela antiga máquina da Nikon, super pesada. E eu levo ela pra passear um dia, e eu tinha um viveiro de mudas, gostava muito de coqueiro. Hoje é proibido gostar de coqueiro porque é planta exótica, não sei o quê, mas eu sempre gostei de plantar coqueiros. E eu tinha um viveirozinho de coqueiro e eu fui buscar umas mudas num barco vagabundo de alumínio com motor de popa, um barco de serviços que eu usava lá em Paraty. E tava a Marina com um amigo nosso, um cara fortão, meio bruto, que me ajudava a carregar as mudas, que tava meio bêbado. E a Marina maravilhada com a beleza do por do sol e eu tava tão acostumado com esse negócio de pilotar barcos barulhentos, brutos e não sei o quê, passou uma lancha que fez uma onda grande e pra mim era uma reação natural, só que a Marina estava de costas nesse bote, e ela não viu a onda. Eu devo ter falado pra ela, e ela não deve ter prestado atenção porque ela tava fotografando. Ela tava com um chapéu, a máquina e um biquini de bolinha. Biquini de bolinhas pretas. E quando eu entrei na onda ela desequilibrou com o peso da máquina, caiu pra fora do barco e foi arrancada de fora do barco, xiuuuuu. Caiu fora, mas foi uma coisa absolutamente espetacular. E aí o Ralf, esse cara que tava lá fortão, gordão, que tava meio bêbado, ele faz uma cara de pavor olhando pra mim, e começa a fazer um gesto com as mãos, e pra mim foi tão natural. Eu falei: “Bom, ainda bem que ela não caiu pra frente do barco, ela caiu pro lado, não tem risco de pegar no motor”. E eu peeeemmm, continuei no gás, na velocidade máxima, comecei já. Eu tenho um espírito muito prático no mar, nem vou ficar: “Ó meu Deus”, tenho que fazer a curva sem perder a velocidade pra chegar rápido onde ela caiu. E eu continuei, peeeemmm, fazendo uma curva longa pra voltar ao ponto de partida. E ele começou a gesticular e gritar: “Para! Para! Para!” Quando eu olhei pra trás, a Marina tava presa do lado do motor sendo arrastada numa situação assim, colada no motor, chutando as pernas pra cima, tentando sair do risco de pegar a hélice. E aí, foi uma coisa tão chocante porque eu jurava que ela tava lá, 200 metros pra trás. E eu falei: “Meu Deus, mas no que essa mulher está presa? Ela deve ter um biquini de titânio”, que ela é bonita, curvas brasileiras, eu falei: “A mulher tem um biquini de titânio” porque enroscou no biquini e ela tá sendo arrastada, o biquini não estoura. Eu demorei pra abaixar porque eu achei que tinha que estourar o raio do biquini. Eu falei: “Eu pego ela sem biquini, melhor ainda!” (risos). E aí, eu percebi que o que na realidade aconteceu era uma coisa terrível. Ela escorregou pela borda do barco e o cunho de atracação do barco perfurou a barriga dela aqui e saiu pela frente da barriga. E ela tava sendo rebocada pelo...

P/1 – Pelo corpo?

R – Pelo corpo. Tava com o corpo perfurado. E era isso que o Ralf tava vendo, em pânico, fazendo me fazer parar. Mas como eu tava rápido e ele não conseguia ficar em pé, ele só gesticulava. Eu parei o barco, olhei pra ela. Nossa, aí a adrenalina, eu falei meu Deus do céu. Eu tenho dificuldade com essas coisas de sangue mas eu não sei porque quando acontece uma desgraça assim eu fico calmo e aí eu ajoelhei, o barco inclinou, é um barco levinho. Ajoelhei, agarrei ela e puxei ela pra dentro do barco. E quando eu puxei, o barco é todo de quina de alumínio, eu tava com o joelho apoiado num lugar que doía e eu gritava pro Ralf, ele é gordão, fortão, eu falei: “Me ajuda!!! Me ajuda!!! Eu não consigo trazer ela pra dentro”. Eu puxava ela pra dentro e não conseguia trazer, estava entrando água pela borda do barco, e ele gritava: “Para! Para! Para! Para!”. Eu falava: “Desgraçado, ajuda! Ajuda! Eu to sozinho, me ajuda”, e ele: “Para! Para!”. Aí que eu entendi o que tinha acontecido, ela furo a barriga e deu uma volta, então a pela da barriga dela tinha esticado 40 centímetros pra fora e deu uma volta. O cunho é um T, então deu um nó, o couro do estômago dela passava pelo T e tinha uma volta. Quer dizer, eu tinha que botar ela na água e passar ela por cima da própria pele. E aí doeu, claro. [corte no áudio]

P/1 – Bom, e aí você deu a volta pra ela...

R – Eu tive que passar as pernas dela por cima da barriga pra desfazer o nó, tive que enfiar a mão por dentro da pele da barriga pra, que nem o anzol quando entra, você tem que tampar o ferrão pra ele não espetar de novo, pra pode tirar a alça dela. Aí começou a sangrar, incrível que sangrou pouco e a sorte é que despreendeu a gordura toda a parte que é pele e couro. A pele humana é incrivelmente resistente nessas coisas que a gente vê na Índia de pendurar os caras por quatro anzóis, é impressionante como a pele humana é resistente. Bom, aí outro problema, aí a Marina começou a gritar que queria ir pra Santa Casa. E aí o Ralf, coitado, ele ficou em pânico porque ele assistiu a história toda, eu forcei ainda ela, e ele gritava: “Amyr, a Santa Casa tá ali!”. Quando a gente tava chegando na Santa Casa, já tava no meio da baía de Paraty, aí eu olhei: “A maré tá baixa, Ralf, não vai dar certo, nós vamos encalhar o barco a 300 metros da Santa Casa”. Aí eu lembrei de todo o esgoto de Paraty, Paraty não tem esgoto, é uma coisa absurda, vergonhoso, que consegue fazer uma cidade linda como aquela e não tem tecnologia, no século XX pra fazer esgoto. Eu lembrei do esgoto em Paraty, eu vivia pescando no rio ali, o esgoto da Santa Casa. Eu falei nós vamos ter que carregar ela na lama, com água de 40 centímetros e afundar na lama até o joelho, cheio de vidro e o esgoto, aquela lama com esgoto. Não, ela tá com a barriga aberta, não podemos arrastar ela lá, nós não vamos conseguir levar ela até a avenida. Vamos na Fazenda do Engenho, que é essa fazenda que eu acabei comprando esse ano passado depois de 20 anos de briga. Tinha o Japão que era o alambiqueiro da Fazenda do Engenho, lá onde viveu a mãe do Thomas Mann. E aí nós fomos pra Fazenda do Engenho e a Marina não entendia nada, ela falava: “Imagina, eu quero ir pro hospital! Nós estamos indo embora passar?!”. Quer dizer, pra ela foi difícil entender que eu tava indo no único lugar que tinha um atracadouro, que dava pra descer e pegar um carro. Pegar o carro de alguém e levar pra Santa Casa. Aí levei ela pra Santa Casa, ela tomou um monte de pontos, depois ela melhorou. E na vez seguinte que eu quis levar ela pra Paraty a mãe dela falou: “Não, não vai. Eu vou junto”. Aí foi a mãe e foi outro acidente com a mãe, que não foi com ferida, mas foi com o mesmo barco. A mãe foi vigiando pra ver se tudo ia, minha sogra é meio, assim, meio fresca assim. Ou queria impressionar o sobrinho. Não sei o quê foi com um sapatinho alenão. Ela entrou naquele bote e falou: “Mas nós estamos indo numa praia?”. Eu falei: “É?” “Mas a casinha é na praia?” “A casinha é na praia” “Mas não tem um cais?” “Não” “Mas eu não posso molhar meu

sapatinho alemão”. Eu falei: “Dona Ana, a senhora não vai molhar seu sapatinho alemão”. E ela começou a me irritar com a história do sapatinho alemão, e eu fui ficando nervoso. Quer dizer, já estava nervoso de mostrar que a operação em Paraty funcionava, que eu não era um irresponsável total, mas ela não parava de falar: “Mas como eu vou descer na areia sem um cais, sem molhar o sapatinho alemão?”. Eu falava: “Dona Ana, lá eu resolvo o problema”. E o jeito de eu resolver é como eu levo um agrimensor lá, que você acelera um pouco o barco, bate na areia, o barco sobe um pouquinho no seco e você desce no seco. Esse barco é assim, eu destravo o motor sempre. Então, quando chega perto da praia você dá uma acelerada, deixa o motor bater no fundo, ele sobe e o barco escorrega no seco, na areia. Ela me irritou tanto que eu fiquei nervoso, eu errei a velocidade de aproximação e quando eu bati (barulho de palma), ela saiu voando, fez tchu (risos). Ela foi parar no mato, ela deu umas quatro capotadas, foi uma cena absolutamente espetacular, né? Aí a minha moral acabou completamente. Nessa época eu tava já fazendo o Paratii-2 e eu tava num processo financeiro dramático porque as contas estavam estouradas, o projeto estava parando. Eu reconheço que não era um bom partido pra ninguém. Não tava preocupado. E aí surgiu a proposta dela: “Vamos casar?”. Eu falei: “Ah, primeiro que você trabalha fazendo festa, eu não gosto de festa, eu não quero, não ponho paletó”

P/1 – Ela fazia isso?

R – Ela fazia grandes eventos e muitos casamentos, é a profissão dela. Era, né? E aí, nesse processo um dia eu consegui vender a casinha do escritório, e aí eu falei, “e eu nem tenho uma casa pra morar, tudo o que eu tenho vai pro barco, eu não quero ter casa”. Mas ela insistiu tanto na história, um dia surgiu um dinheirinho pra comprar um apartamento. E aí ela falou um negócio que me fogueou, ela falou: “Não, você não vai comprar casa agora, você vai acabar o barco”. Aí eu falei: “Bom, se você tá entendendo isso, então vamos casar”, aí a gente casou

P/1 – Isso foi em?

R – Isso foi em 96, acho, 97. Já tinha começado o estaleiro. Na verdade, o jeito dela ajudou bastante, ela é mais independente, não era daquelas mulheres que ficavam sentadas esperando, quer dizer, ela ia atrás. Aí ela comprou a casa onde a gente morou com o dinheiro dela

P/1 – Aqui em São Paulo?

R – A gente teve uma casinha que ela comprou, pequenininha, aqui em São Paulo. E com o estaleiro começando a melhorar, quer dizer, tinha vários clientes, eu vim morar em São Paulo. Durante um tempo a gente tentou morar em Carapicuíba, lá na Granja Viana, porque era mais perto do estaleiro, mas foi muito difícil também, foi um período difícil. E aí, aos trancos e barrancos aconteceu. E nasceram as meninas, quando as meninas nasceram o barco já existia fisicamente, e é uma ilusão porque você olha aquele monstro inteiro, aquele casco, e ele não representa nem 5% do esforço final pra poder navegar. E isso é uma das coisas engraçadas do meio náutico porque é uma sucessão de ilusões. Primeiro, você quer ver o projeto, e você trabalha meses, anos, fazendo o projeto; quando você tem o projeto pronto você acha que é o que vai ser, e muda muito, muda muito. Depois, você trabalha na execução e, de repente, quando os volumes acontecem, você fecha o casco, parece que, bom, você conseguiu fazer. E aquilo representa quase nada. E depois tem uma outra coisa interessante nesse mundo do barcos que é quando um barco para de andar, ele de certa maneira fica doente, e pra você fazer ele andar de novo você tem que refazer a pintura do fundo, trocar os ânodos, e isso é tão difícil quanto construir um barco. Estar com um barco em ordem de marcha é um momento de especial alegria num barco. E outra coisa interessante é que o uso conserva, a falta de uso detrói, você para de usar, é todo um processo de corrosão, de degradação, de decadência dos materiais, e isso foi uma das coisas que me marcou também. O Tabarly teve o barco dele abandonado, vários barcos dele foram abandonados. E eram barcos icônicos, toda a série Pen Duick. E a filha dele no final acabou fazendo o restauro e no final acabou nascendo uma instituição que começou a conservar. E eu fiquei muito feliz, uns anos atrás, quando a gente foi pra Antártica com as meninas, com o nosso barco, e as meninas tinham comprado uma toalha pro Paratii-2, não sei onde elas acharam isso, mas compraram uma toalha que estava na mesa de jantar do barco, que tinha todos os barcos do Tabarly, Pen Duick I, Pen Duick II, Pen Duick V, Pen Duick VI. E de repente encosta um barco ao lado, era o Pen Duick V. Os caras acharam que a gente pôs a toalha só pra agradar eles, mas a toalha já estava lá. E aí, o barco que foi o meu ícone de tecnologia, que foi o barco que o Tabarly fez uma volta ao mundo sozinho, não sei o quê, tava parado do lado e quando a gente olhava assim, puxa, era anos luz pra trás, mais difícil. E os caras todos encantados com Paratii-2, achando que a gente tava puxando a sardinha deles, mas foi coincidência, foi coisa das meninas

P/1 – E aí você voltou então pra lá. Essa viagem foi...

R – Esse foi o início das viagens com as crianças, com as meninas, pra Antártica, que demorou pra acontecer também, demorou vários anos. O barco começou a navegar em 2001, e levou seis anos pra gente criar coragem de levar as crianças. Mas eu tava falando de barcos abandonados, por exemplo, o Jean-Louis Étienne, que é um barco muito parecido com o meu, também, que se chamava Antarctica, também ficou três, quatro anos abandonado na França até virar de novo um barco que voltasse a navegar. O barco do Moitessier ficou décadas jogado lá no Porto de Brest. Décadas. O Joshua. Lindo o barco, o barco com que ele fez essa volta e meia no mundo, ficou anos e anos jogados lá. Então, vários barcos icônicos passaram por esse problema, por essa decadência do abandono que eu não quero que aconteça com meus barcos (risos). Então, eu cuido deles direitinho, o barquinho a remo tá super restaurado, eu não gosto muito de ver barcos abandonados. E a partir de 2006 começaram as viagens com a turma toda, com a Marina e com as meninas, que foi uma nova experiência também

P/1 – As meninas, como elas chamam?

R – São três meninas, as gêmeas são a Laura e a Tamara, três anos depois veio a Marina Helena, a caçula, que quando tava com cinco anos, cinco pra seis anos, ela fez a primeira com a gente. Então, foi uma viagem intensa porque a gente já tinha uma experiência importante, o barco já tinha ido várias vezes pra Antártica, já tinha feito uma volta ao mundo, de novo. A gente já tinha conhecimento grande do equipamento. Mas ir com as crianças foi uma decisão um pouco nervosa pra mim porque aí você revê tudo o que você pensou, você sabe que pode acontecer um acidente. E foi uma viagem muito bacana, foi uma viagem muito feliz, eu queria muito chegar na Antártica com tempo bom, chegamos com tempo bom, queria muito chegar num lugar onde não tivesse outros barcos, a não ser um barco que a gente goste muito. E se tivesse que escolher um barco pra ser nosso anfitrião na chegada não teria acertado, nosso anfitrião foi o Europa, que é um veleiro de 100 anos, três masts, é como se a gente tivesse voltado 100 anos. E ele estava assim imponente na Baía de Port Lockroy, que por sinal, também passou a receber um posto de Correios dos britânicos, que era um posto que eu usei muitas vezes. Aliás, quase todas as vezes que eu fui pra Antártica, até hoje, eu acho que eu usei. E hoje é a única estação, Port Lockroy, na península antártica que é especificamente um posto do correio britânico, que a gente usava como correio informal. No ano que eu invernei na Antártica, de 89 até 91, Port Lockroy tinha sido abandonada, e já tinha funcionado como uma estação de correio, mas ficou muitos anos abandonada e era uma estação icônica porque ela pertenceu a uma operação da Segunda Guerra Mundial, que chamava Operação Tabarin pra conter os alemães, os nazistas na península antártica, achava-se que eles fariam uma base em algum lugar. E era uma estação clássica polar com aquelas casinhas antigas, com o telhadinho vermelho, muito bonita, que tinha dois geradores antigos que às vezes o Jérôme ia lá e conseguia fazer eles funcionarem, eu aprendi a fazer eles funcionarem também. E no ano em que eu passei o inverno lá foi o pior ano de Port Lockroy, as janelas quebraram durante o inverno e a neve entrou. E tinha um fato interessante dessa estação, que era sempre, só pra quem conhecia, quando você entrava na sala de geradores da oficina e fechava a porta, os ingleses naquela época, eles invernavam lá 26 meses, quer dizer, o pessoal que trabalhava lá ficava dois anos e dois meses. E era um sofrimento a parte de privação em relação a mulheres, essas coisas, eram só homens, outra das besteiras britânicas, né? Então, se sente que os caras passavam mal, eles trocavam metade da tripulação a cada 12 meses, sempre tinha gente no primeiro ano e gente que já tava no segundo. E atrás da porta eles pintaram uma Marilyn Monroe linda de morrer, mas uma Marilyn grotesca que você vê que os caras que pintaram estavam precisando de mulher (risos). Então assim, ela é pintada com uma volúpia impressionante, é uma Marilyn Monroe bruta com um bocão gigante, a bunda empinada. E ela é muito linda (risos). Então a gente sempre ia lá visitar: “Ah, vou fazer uma visita pra Marilyn”, era um programa lá nos anos em que estava abandonada. Depois, eu acho que foi em 93, 94, voltei pra lá, aí surgiu um trust, uma fundação de jovens ingleses que resolveram restaurar e reativar o posto. Mas eu digo que a gente usava como um posto informal de correio porque a gente deixava com a Marilyn uma encomenda escondida num canto, e avisava prum barco: “Olha, no ano que vem você passa lá e pega, tem uma encomenda”. Coisas incríveis, às vezes era um francês 3:47:30, que tinha vendido o barco e deixava o dinheiro em pacotes. Eu fiz algumas dessas entregas malucas, de um pra outro, então, era uma coisa... Tinham encomendas, às vezes alguém deixava uma: “Olha, se passar o Paratii lá deixa pra eles. Eu passei lá em Paraty há uns anos atrás, deixa pra ele aqui”. E ficava lá uma estação, duas, às vezes, até três anos. E quando voltou a ser posto de correio foi restaurada, a Marilyn continua até hoje lá, linda de morrer. E aí no ano retrasado, eu acho, quando terminou a invernação do Paratii-2, a gente tava ajudando os ingleses lá a instalar a nova base, porque eles ficavam hospedados na base antiga, e existiu no passado uma Nissen hut. A Nissen hut é uma tecnologia arquitetônica, aqueles abrigos semicircos que são muito baratos e eles conseguiram fazer uma nova Nissen hut pra acomodar o pessoal do correio e alguns pesquisadores que ficavam lá. E aí a gente foi ajudar eles a raspar e pintar o interior da casinha clássica, e na hora que a gente tava nos bancos, lá nas camas, e foi uma coisa que a gente presenciou, muito legal. Tava cheio de papel jornal colado nas paredes. Quando tiraram o papel de jornal descobriram que tinha várias atrizes famosas pintadas do lado (risos). Os caras deitavam na cama e pintavam a mulher em tamanho natural (risos). E agora essas pinturas foram restauradas, então, você entra pra visitar lá hoje, então essas mulheres incríveis, todas elas desenhadas pelos mecânicos, assim, mas é muito legal. E essas três outras mulheres novas a gente viu elas nascerem, quer dizer, ressuscitarem ali em Port Lackroy, que é um lugar que a gente gosta muito de visitar, é um porto que dá pra chegar com tempo ruim, e é um dos poucos lugares na Antártica onde a gente consegue ancorar mesmo com ventos muito fortes

P/1 – Annyr, voltando mais pro seu presente. O que mudou muito, porque depois você entrou em trabalho em terra, família, criança, isso foi se construindo depois que você tinha passado muito tempo só, no mar. Isso é alguma mudança na sua vida? Hoje você convive com as duas coisas? Como que é?

R – A família não foi uma interrupção, eu achei que seria, mas foi acho que até um processo de aceleração. Quer dizer, depois que eu casei que eu fiz a primeira viagem ao redor da Antártica, que aumentou o número de viagens e que eu comecei a viajar regularmente todos os anos, e de

repente a gente conseguiu começar a viajar juntos também. Então eu faço uma ou duas viagens e uma viagem por ano junto com as meninas enquanto a gente conseguir convencer elas. Mas não foi uma mudança. E eu resolvi me dedicar a essas coisas que eu gosto de fazer, e uma delas é a de receber outros barcos. Então, começaram os primeiros projetos dos flutuantes, da primeira marina, e, de repente eu me encontrei cercado de Marinas, tem a Marina sogra, a Marina mulher, a Marina filha, a marina marina, marina de barcos (risos), um monte de Marinas, mas eu gosto muito dessa atividade hoje. E eu comecei a ficar mais radical a coisas econômicas também, que, de repente, comecei a entender que não é pra tudo ser construído, até falei, assim, eu acho que, às vezes, as obras importantes são aquelas que a gente não faz. E em Paraty eu me orgulho muito do que eu não fiz, então, a gente tem muita terra lá que eu não desenvolvi

P/1 – Retomando aquela história do seu pai?

R – É, que no fundo, nesse aspecto, pelo menos, ele tinha uma visão diferente. E eu acho que a beleza da nossa marina hoje lá, é a única marina que não tem projeto imobiliário atrás, não tem construção; tem mato, tem floresta, tem trilhas, tem duas praias, é linda de morrer. E eu comecei a tentar achar um jeito de justificar isso economicamente, e hoje eu acho que eu consigo. Eu acho que hoje o meu negócio, financeiramente, é um negócio melhor do que você simplesmente fazer o caminho clássico de picar o terreno, construir casinhas. Eu tenho vários amigos que fazem milhões, de repente quando você vai conversar com o cara, a empresa dele tá devedora de 200 milhões. Pra quê, filho? Deixasse a terra lá em paz, tava tudo bonito, tava todo mundo feliz. E eu acho que Paraty é um desafio pra mim, permanente, de conseguir dar uma sustentabilidade de verdade sem fazer o caminho clássico de incorporar, lotear. Então, hoje é quase como uma missão tentar achar esse caminho. Depois, assim como eu comecei a me interessar pelos barcos, eu comecei a me interessar pelas cidades, eu gosto muito de urbanismo e me incomoda muito a completa falta de capacidade urbanística que a gente pratica, que a gente tem. A gente não consegue pensar. São Paulo é uma coisa incrível, eu nunca vi uma coisa tão caótica assim. Não pode mais crescer, a gente tem que aprender a evoluir sem crescer, não tem mais espaço, não tem sentido incorporar mais aqui. A gente tá usando modelos completamente absurdos onde a gente pratica um desperdício, é uma dissipação de energia tão brutal e ninguém tá vendo. E eu acho fascinante porque é como se todos estivéssemos num barco, indo pras Cataratas do Iguaçu, vamos cair lá, e a gente continua aumentando a velocidade do barco, o tamanho, mas ele vai, a hora que chegar na beira vai entrar em colapso. Nesse aspecto Paraty também foi uma coisa interessante pra mim, tem um urbanismo interessante a cidade. E na minha pequena influência lá na cidade, eu to tentando pro em prática esses modelos, e várias situações eu acho que a gente acabou se dando bem. É difícil, eu não tenho os recursos que eu gostaria de ter pra fazer do jeito que eu acho que tem que ser mas, é como a história do barco, devagarinho a gente vai fazer. Essa fazenda onde nasceu a mãe do Thomas Mann eu quero transformar num centro voltado pra cultura de Paraty, quero restaurar o engenho, o engenho tinha uma atividade muito importante. Muito importante. Essa nova tese de que a quantidade extraordinária de engenhos era pra gerar moeda pra aquisição de escravos no mercado paralelo de escravos, que foi a atividade principal, e que a história da cidade esconde um pouco. Mas é muito interessante, e é de fato curioso porque de fato não existia mercado pra tanta aguardente, a razão era claríssima, a cachaça era usada como moeda pra compra de escravos no mercado negro, mercado paralelo. E pra isso a cidade se presta muito bem, quer dizer, durante o Brasil Colônia a cidade já tinha essa característica de ser um porto muito escondido, muito escondido. E é mesmo, você entra e sai e ninguém vê, não tem controle. Quando se tornou proibido o tráfico, aí reforçou essa atividade, digamos, irregular ou ilícita

P/1 – Contrabando de...

R – Contrabando de escravos. E foi um porto importante pra isso. Então, essa tese derruba um pouco a tese de que o grande ciclo foi o do ouro, porque foi um ciclo muito breve. Na verdade, desde que surgiu a Calçada do Lorena houve um declínio econômico em Paraty e houve o ressurgimento, de novo, provavelmente com essa atividade. Mas, onde eu posso eu to tentando achar um jeito mais conectado com a história da cidade do que um jeito convencional de sobreviver economicamente. Me incomoda muito, eu tava conversando ontem com esses franceses que chegaram da Antártica agora, que estão reformando o barco, eles não vinham pra cá há quatro ou cinco anos e ficaram chocados. Vieram com o mar calmo, passando próximo do litoral do Paraná, de repente quando você entra pra cá é um choque a quantidade de edifícios, virou uma muralha de edifícios que é assustadora. É verdade, eu reparei isso ano passado na viagem com a canoa. É impressionante como a gente tá. E assim, são edificações subutilizadas porque elas são construídas pra um mercado que não as usa, que usa pra veraneio e tal, uma subutilização, o mercado de locação delas também não é um mercado rico porque tem uma oferta muito grande, então os valores são muito baixos. Se há um uso intensivo no feriado não há condições viárias e nem técnicas de absorver esgoto, mobilidade, água, energia, então são esses modelos malucos que vão acontecendo sem projeto

P/1 – Amyr, agora finalizando um pouco. Daqui pra frente você tem grandes projetos? Como é que você tá?

R – Eu não queria ter grandes projetos, eu queria ter mais projetos e menos trabalho aqui, mas eu gosto do que a gente faz aqui. Infelizmente hoje é tudo muito burocrático, cada viagem pra Antártica é extenuante nesse aspecto de tirar as licenças, atender todas as exigências, as certificações. Esse é um lado que eu acho que eu vivi um privilégio muito especial, nesses últimos anos, de ter conectado duas fases, a época que a gente fazia

as viagens de verdade, mesmo, e hoje tudo você compra. Hoje se você quer ir pro Pólo Sul você vai numa agência de turismo: “Eu quero ir para o Pólo Sul”. Pá. Você quer subir o Everest, ninguém mais escala o Everest em escalada pura, você tem que comprar um pacote, você é levado pra lá. É bacana isso? É bacana. Por outro lado, hoje na Antártica a gente tá monitorado a cada segundo, a cada segundo tem vários países que sabem onde a gente tá. Aiato, Tratado Antártico, Proantar em Brasília. Então, é um novo tempo. O turismo virou uma super indústria, tem de 15 mil a 20 mil pessoas por ano que vão como turistas para a Antártica. Só pra Península Antártica, não estou falando, tem o Pólo Sul, tem McMurdo station do lado australiano. Só pra Península Antártica. Via o Ushuaia. Tem via Falklands, tem vários outros gateways, porteiras de entrada. Então, esse consumo intensivo de experiências diferentes virou uma indústria, onde tudo é super regulado. Eu não desgosto também, mas quero fazer coisas um pouco diferente

P/1 – Porque hoje você tá fazendo essas viagens, você leva pessoas? Como é?

R – Às vezes eu levo. Eu sou o último barco que não fez isso, mas daqui pra frente eu vou acabar fazendo. Quer dizer, esses dois anos eu não quis levar, a gente organizou o barco pra ser administrado por um grupo de pessoas que foi pra lá de maneira muito mais protagonista, claro. Mas também, eles não têm a experiência que a gente tem, o cuidado que a gente tem, de fazer as coisas com critério. Aí eu falei: “Bom, se é pra fazer, prefiro eu organizar direito, preparar o barco com esmero”. Porque exige, não é um lugar onde você pode cometer falhas. Mas eu acho que isso é uma tendência, tá acontecendo em tudo, só vai crescer. Então, o conceito hoje de experiência, ele é quase que plastificado, você quer ter aventuras de bicicletas, aí vai ter uniforme, associação, a bicicleta. Esqui também. Voo livre. Então a gente tá vivendo um mundo ultracontrolado. Tem proezas espetaculares, mas tudo é monitorado. Mas tem muitas outras coisas pra fazer, então, num país como o nosso a gente tem um baita de um desafio de fazer as coisas melhorarem, e a gente ainda vive essa mania de fazer tudo crescer, crescer, crescer. Então eu gosto muito do que a gente faz, a gente faz em áreas diferentes também. Eu to encantado com essa ideia das construções flutuantes hoje, eu acho que pra algumas regiões do Brasil, por exemplo Pantanal, Amazônia, todos os ecossistemas de manguezais, não tem sentido fazer intervenção física na terra, é muito caro, é muito sujo, o impacto é muito grande. Você pode fazer flutuante. Tenho estudado muito as cidades flutuantes, os bairros flutuantes nos Estados Unidos, tem vários, são impressionantes. E na Amazônia existe essa cultura já, só que lá eles usam como flutuantes as toras do Assacú, uma madeira que, infelizmente são muito baratas, são toras gigantesas que duram 20 anos. Mas a gente tem tecnologia mais barata e mais durável pra fazer isso, e de impacto zero, o impacto é menor. Aí eu acho incrível, né, quando a gente viaja pro Amazonas, quando vê aquela favelização, assim, que se afasta e se aproxima vertiginosamente da água a um custo humano terrível, não era pra ser. Então eu gosto muito dessas questões, às vezes um pouco utópicas talvez mas... Mas tem uma certa utopia mexer com barcos (risos). E é isso

P/1 – Ao longo de todo esse período você ficou muito tempo sozinho, e depois sempre mexendo com pessoas de muita áreas. Essa vivência entre estar só e junto, ao longo da sua vida, qual é a razão das conexões humanas na sua vida? Desde o cara que você conhece, o cara que te inspira, sua mulher...

R – Eu não sei se isso fica evidente para os amigos não muito próximos porque tem gente que fala, ‘ah, mas a gente gosta de ficar isolado’. Não é verdade, um dos grandes prazeres que a gente tem, por exemplo, nessas viagens para o continente antártico é a experiência do convívio, a gente convive com gente muito especial. Uma das experiências interessantes desses projetos malucos que a gente faz de estruturas flutuantes, ou geodésicas, ou viagens, é a convivência porque você cria um foco que talvez não seria o teu foco no teu dia a dia e nesse foco você vai procurar quem faz isso, quem faz aquilo, quem sabe isso, quem sabe aquilo. Então, eu gosto muito, por exemplo, eu vou pra África agora, eu não consigo imaginar a ideia de ir lá pra tomar sol, pra ir num lodge legal pra ficar olhando os tigres. Eu normalmente gosto de ir com um objetivo muito preciso, quero saber quem é o cara que fabrica as cordas de cipó não sei o quê; como são feitas as geladeiras dos bushmen não usando evaporação sobre casas de barro. E eu gosto. Às vezes não tenho nenhum interesse técnico específico, mas o fato de você procurar um assunto específico te faz descobrir um outro lado daquele lugar. E isso no mundo do turismo, que eu não desdenho, nem desgosto, acho muito bacana, é muito legal. E de alguma maneira a Marina percebeu isso, então, a gente sempre vai sair, fomos lá pra Paranaguá pra estudar as bateras. A batera é uma evolução da canoa que não chegou a ser barco, tem todas as características da canoa e todo um conhecimento local, mas num modelo diferente que é genial, é muito leve, muito barato de fazer, muito rápido. Eu gosto sempre de achar, e é um contraponto interessante, quer dizer, pra cada viagem acontece um arsenal de conexões, pessoas que você vai procurar, e você vai descobrindo os especialistas, quem estuda certos assuntos específicos. Eu gosto disso, não é que eu gosto de ficar sozinho, mas eu gosto desse conjunto de experiências. Tem assuntos que são meio, sei lá, assuntos jurídicos que são um saco, mas até mesmo nesses assuntos você encontra alguns caras com quem dá pra conviver, né? Tem um advogado nosso agora, ele ficou sócio em vários negócios divertidos, eu acho que ele se cansou de só pensar em assuntos jurídicos e ele sentiu uma pressão de fazer alguma coisa de verdade. Aprendeu a voar o ano passado, virou piloto profissional o danado. Em dez meses, é um processo muito incomum, um grau de dedicação, de estudo, virou piloto de acrobacia, tá voando que nem um piloto de linha comercial. Mas é interessante, na área técnica, às vezes, tem assuntos meio chatos, mas essas atividades envolvem muitas áreas de conhecimento, em cada uma delas têm, como a gente acaba mexendo muito, transformando as coisas, a gente acaba conhecendo pessoas muito interessantes. Eu sugiro, vivamente, que vocês conversem um dia com esses três caras que eu falei, o Lauro Barcelos, o Luís Felipe Andreas e o Dalmo Vieira, são caras assim, a gente descobriu que nós somos um grupo de visionários de 20 ou 30 anos atrás que tudo o que a gente falava que parecia grego, loucura, utopia completa, de certa maneira aconteceu. Só que hoje a gente tem um grau de exigência muito maior. Eu acho que a escala é que tem que mudar, tem que acontecer numa escala muitas vezes maior. E Paraty, eu gostaria muito, não tem nenhuma iniciativa, eu não gosto muito da palavra ‘Museu’, nem ‘Centro de Cultura’, essas coisas, mas falta acontecer alguma coisa que valorize o que tá lá, o que não aconteceu ainda. Tem vários

conceitos novos hoje pra definir o que é um Museu ou um Centro de Criação ou Centro de Valorização do conhecimento local. Mas as pessoas olham de fora e confundem: “Ah, alambiquezinho” “Ah, um boteco, restaurante”. Não é isso. Mas eu quero muito me dedicar a fazer isso até ver acontecer

P/1 – Acho que...

R – Tá bom? (risos)