



LALO DE ALMEIDA

prazer

Prazer
com vista
para o mar

O homem e o sonho

Era noite de lua cheia. O Atlântico estava calmo. O som das ondas embalava a imensidão azul-escuro, quase negra. O veleiro singrava lentamente, seguindo o curso das águas do alto-oceano. Era seu turno, ele tinha que ficar acordado, tomando conta do barco enquanto o resto da tripulação dormia. Os pensamentos navegavam. De repente ele se sentiu feliz, envolvido por uma certeza tranquila. Se deu conta que o mar era mesmo o seu lugar, seu habitat. E ali, naquele instante, fez um acordo definitivo consigo mesmo: iria perseguir até o fim o seu sonho de desenhar barcos. Pensou nisso e continuou a velejar.

POR SIMONE FONSECA | FOTOS LALO DE ALMEIDA

prazer

Fernando de Almeida é brasileiro, paulistano do ano de 1963. Adolescente, sempre que perguntavam a ele o que queria ser quando crescesse respondia que seria designer de barcos de lazer. Uma profissão curiosa para a família, pois ninguém ali tinha uma relação forte com o mar. Talvez a escolha do menino fosse sua interpretação da profissão do pai, que é arquiteto, ou talvez fosse um desejo bem particular mesmo. O fato é que ele foi amadurecendo com esse sonho na cabeça. Sempre que podia, entre os intervalos das aulas, descia para o mar. Aos vinte anos começou a velejar.

A primeira aventura foi com mais dois amigos a bordo de um Hobie 16 que zarpou de Salvador e ancorou em Cumuruxatiba, vinte dias depois. Como o veleiro não tinha cabine, eles dormiam onde dava: em construções desabitadas, em casas de pescadores, na areia. Essa estreia no mar serviu para aguçar a vontade do jovem que logo programou uma próxima jornada, dessa vez com mais quatro amigos e três barcos. O trajeto seria entre Fortaleza e Belém do Pará. A aventura, realizada em 1988 e batizada de Expedição Caju, ganhou o aval da então recém-criada SOS Mata Atlântica, organização não-governamental com ênfase na preservação da biodiversidade brasileira, e, graças a essa parceria, deram entrevistas, apareceram em revistas, tiveram grande visibilidade. Foi o maior acontecimento para os jovens aventureiros. Viajaram por lugares até então inacessíveis e desconhecidos pelo grande maioria dos brasileiros. "Naquela época ninguém falava em Lençóis Maranhenses,



prazer

nem no Delta do Parnaíba”, conta Fernando. Foi uma viagem de descobrimentos vários. Ele lembra que ficou assombrado com a coragem dos jangadeiros que saíam para o mar em embarcações sem nenhuma estrutura. Diz que aprendeu muito com a relação próxima, quase familiar, que esses homens têm com o mar. Bem-humorado, recorda um dia em que dois jangadeiros chegaram perto de seu Hobie 16, bateram no casco e disseram: “moço, o senhor tem mesmo muita coragem de sair pro mar num barco feito de plástico”.

A Expedição Cajú durou 900 milhas e trinta dias e foi uma espécie de rito de passagem. Nas águas do norte brasileiro, Fernando se aprofundou no vocabulário do mar, viveu as dificuldades da navegação, aprendeu com os imprevistos. Ali, foi ganhando confiança para empreender a sua próxima jornada, que determinaria toda a sua vida.

Volta ao mundo de carona de barco

Como no Brasil não existem cursos de design ou arquitetura de barcos, na época de prestar vestibular Fernando pensou em fazer Engenharia Naval. Mas considerando que essa faculdade é muito voltada para o mercado de grandes navios comerciais e, definitivamente, esse não era seu caso, optou por Engenharia Mecânica. Formou-se pela Universidade Mackenzie, em São Paulo, e acabou entrando como sócio do irmão gêmeo em uma empresa de instrumentos eletrônicos. Os negócios iam bem, mas lá no fundo havia um certo incômodo, desses que aparecem quando não realizamos nossos sonhos antigos. Dois anos depois, sua vocação e coragem falaram mais alto e ele largou tudo. Avisou o irmão, que lhe deu um abraço e desejou boa sorte. Chegou em casa e comunicou aos pais que estava indo dar a volta ao

mundo de carona de barco e que depois iria procurar emprego em um escritório europeu de design de barcos.

Preparou uma mochila com alguns calções, camisetas, um currículo em inglês e um caderno com dicas da Polinésia. Pegou o passaporte, reuniu as poucas economias que tinha, comprou uma passagem promocional para o Caribe. E lá se foi. “Meus pais ficaram de cabelo em pé, principalmente porque a passagem era só de ida, mas depois me apoiaram”, conta Fernando.

Desembarcou em Barbados e foi direto para a marina. Deu uma olhada geral, escrutinando as dezenas de barcos ancorados. Superou sua timidez natural e conversou com alguns proprietários; no mesmo dia, conseguiu uma vaga num Ketch 30 de um inglês chamado Derek. O barco não era nada de especial, mas, em troca de uma ajuda na lida diária — o que, em linguagem de navegadores, quer dizer trabalho pesado — ele embarcaria para Antigua Sailing Week, onde estava acontecendo a Semana Mundial da Vela.

Essa semana é um acontecimento. Considerada um grande evento da vela mundial, reúne barcos de todas as cores, tamanhos, formatos e nacionalidades. Uma curiosidade é que tão logo termina o evento, começa a temporada anual dos furacões nos mares caribenhos, o que faz com que os barcos zarpem rapidamente, indo em busca dos verões de outras paradas.

Em Antigua, Fernando tinha certeza que encontraria um barco que estivesse indo em direção ao Pacífico. Era essa a sua meta: chegar na Europa via mares da Ásia e Oceania. Mas, depois de alguns dias fazendo contatos, não conseguiu nenhuma carona e tinha que se decidir logo, porque os tubarões estavam chegando.

Então, aceitou a proposta do Darius, um veleiro holandês de 70 pés, impecável



CAIO GUATELLI

(especialmente se comparado ao barco do Derek), tripulado por um casal de ingleses. Ele, por sinal, era um ótimo chefe de cozinha, formado pela prestigiada escola de culinária francesa, Cordon Bleu. Além de Fernando, o casal contratou mais quatro pessoas, dois americanos, uma inglesa e um alemão. Partiram rumo a Nápoles, na Itália, com escalas em Bermudas, Açores, Gibraltar e Palma de Mallorca. Foram dias de viagem com muito trabalho, muitos aprendizados e momentos memoráveis. Entre eles, a noite de lua cheia em alto-mar, quando se deu conta que aquele era o seu lugar. O mar era sua vocação. No balneário espanhol, os companheiros desembarcaram e Fernando seguiu até o porto de Nápoles com o casal de ingleses.

Primeiros desenhos

Em terra firme, despediu-se de seus amigos e procurou outro barco para trabalhar. Era verão e ele precisava arranjar dinheiro. O inverno estava chegando, ele tinha que comprar roupas de frio e encontrar um lugar para ficar enquanto batalhava emprego em um escritório de projetos. Por fim, encontrou um veleiro que ia para a Córsega e Sardenha, onde deu para ganhar alguns trocados. Foi uma viagem bem tranquila. Na volta, conheceu um arquiteto naval que lhe indicou um escritório em Monza e lhe cedeu um quarto em sua casa, para que Fernando ficasse enquanto não encontrava seu próprio canto. Com o dinheiro ganho no barco comprou uma roupa e foi pedir estágio. Conseguiu. No primeiro mês trabalhou de graça, mas no segundo já foi contratado. Ficou um ano. Depois foi para outro escritório chamado Nauta, em Milão. Ali foram mais quatro anos aprimorando seu ofício. Nada mal para quem tinha saído do Brasil com uma mochila nas costas e um sonho no coração.

Mas, depois desse tempo todo na cidade, estava com saudades do mar. Precisava morar em uma cidade litorânea. Partiu para

prazer



CAIO GUATELLI

Equipamentos eletrônicos de última geração sofisticam a experiência do navegar



CAIO GUATELLI

Veloz sportfisherman, barco de pesca esportiva com dois motores de 1800 cavalos, pode atingir até 40 nós de velocidade

Miami, onde ficou um ano redesenhando interiores de barcos para o famoso Estaleiro Bertram. Cansou de morar fora de casa e voltou ao Brasil, onde permaneceu cinco anos trabalhando em projetos de estaleiros. Quando achou que iria definitivamente aportar suas âncoras em terras brasileiras, a Nauta, sua antiga empregadora milanese, o chamou de volta para um grande desafio: trabalhar em um grande barco na Nova Zelândia. Lá foi ele preparar sua mala.

A construção do estilo

Quando já estava bem estabelecido, surge o grande convite de sua carreira. Luca Bassani, o inovador desenhista de barcos, uma espécie de Steve Jobs de seu mercado, chamou Fernando para integrar sua equipe de criação, considerada a nata mundial dos criadores de barcos. Era um time muito enxuto de projetistas que desenvolviam os novos conceitos para o estaleiro de Bassani, chamado Wally.

Reconhecido por seus barcos de linhas retas e minimalistas, e por um pensamento visionário, Luca Bassani fez escola. E, segundo Fernando, não foi por acaso que trabalharam juntos por três anos. Suas visões de mundo e seus traços se afinavam. Na Wally, Fernando apurou seu olhar e afiou seu talento nato. Ali trabalhava somente com barcos a vela e desenvolveu os conceitos do que viria a ser o Wally 143 e da linha Wally 80. Dois barcos belíssimos e de design premiadíssimo.

Fazer complicado é fácil, o difícil é fazer simples

No final do século 18, o poeta inglês Robert Browning escreveu um poema chamado “Andrea del Sarto”, em homenagem a um pintor italiano renascentista de mesmo nome. Desse poema se destaca uma frase

que ficaria mundialmente conhecida entre arquitetos e designers: “Less is more”.

Resgatada pelo arquiteto alemão Mies Van der Rohe, alguns anos depois, “less is more” é o conceito central do design minimalista, movimento estético que prega uma profunda depuração da forma. Uma simplicidade aparente que se traduz em linhas absolutamente essenciais ao projeto. Todas as linhas supérfluas são consideradas desnecessárias e, portanto, descartadas.

Esse conceito foi interpretado e praticado por Fernando de Almeida desde seu primeiro croqui. Acredita que “fazer complicado é fácil, o difícil é fazer simples”. Essa é a máxima que rege seus conceitos. Também não acredita em inovação pela inovação. Acha que em alguns casos o que o cliente quer precisa de uma inovação. Mas isso é uma consequência, nunca a causa. “O que importa é um projeto eficiente e essencial. Tudo que está nos meus barcos é absolutamente necessário. Nada é puramente ornamental”, afirma.

Sua temporada europeia terminou em 2003, quando descobriu que a mulher estava grávida. Decidiram voltar ao Brasil. Ele abriu um escritório no mesmo ano, em São Paulo.

Design brasileiro

Projetar um barco não significa apenas desenhar as linhas que definem o estilo da embarcação, mas também se preocupar com centenas de detalhes. E, da mesma forma que acontece com uma casa, é consenso que, quanto mais elaborado for um projeto, mais fácil será sua execução.

Dependendo da complexidade, um projeto pode durar mais de seis meses. Tempo para Fernando conhecer as expectativas e necessidades de seu cliente, entender o repertório estético e conceitual que se espera dele e iniciar o desenho. Primeiro são



CAIO GUATELLI

prazer





CAIO GUATELLI

feitos croquis a mão, depois esses croquis são "exportados" para um programa de computador — o CAD, o mesmo utilizado por arquitetos — e se transformam em um projeto. E, por fim, entra em cena uma modelagem eletrônica em 3D. Na maior parte das vezes são feitas maquetes.

Desde que voltou para o Brasil, Fernando já projetou barcos de diversos tamanhos — desde pequenas embarcações de 25 pés (aproximadamente 8 metros) até barcos de 120 pés (cerca de 40 metros) para estaleiros e para clientes particulares. É dele o único projeto de barco que a Spirit, construtora dos famosos barcos Ferretti, desenvolveu inteiramente no Brasil. Um Platinum 460 (46 pés).

Em todos os seus projetos busca trazer um pensamento brasileiro. "Vivemos num país tropical, com tempo bom a maior

parte do ano, então por que projetar barcos fechados? Acredito que a integração entre os vários ambientes da embarcação é fundamental. Gosto de áreas abertas, mas que, naturalmente, estejam protegidas da chuva, sol e vento", diz.

Um de seus últimos projetos foi a transformação de um navio de guerra da marinha irlandesa de 220 pés em um superiate. Foram três anos de reforma e o resultado final é surpreendente.

Vida com vista para o mar

Fernando diz que toda vez que vai criar um barco, pensa no mar. O mar é sua inspiração de toda vida. Até hoje, sempre que pode, ele vai para Angra, de onde sai, em barcos de amigos, para pescar. Adora o silêncio do mar, a contemplação das águas. E diz que o maior prazer que sente é quando vê um barco que projetou entrar no mar pela

primeira vez. "É muito emocionante vê-lo navegando. Saber que partiu de uma folha em branco; que algumas poucas linhas se transformaram em um objeto de tamanha dimensão", conta emocionado.

Diz que quando pensa em seu futuro, sempre vê o mar. Esse é seu horizonte de todas as horas. Mesmo quando está na frente de uma folha em branco, acompanhando um projeto em um estaleiro ou andando pela cidade, Fernando vive a vida com vista para o mar. Essa é sua grande viagem.

Os barcos que ilustram esta matéria são o Pro Boat 70, de pesca esportiva, e Pro Boat 72, barcos projetados por Fernando de Almeida e construídos pelo estaleiro Pro Boat. Para saber mais sobre o trabalho e os projetos de Fernando de Almeida, visite o site: www.fernandodealmeida.com ■



RICHARDS
NAMORADOS 2010

Rua Eliseu Guilherme 606 | Ribeirão Preto - SP | t. 16 3632.8898