

Náutica

O fim de uma era

A pulverização do esforço necessário à realização de grandes feitos tecnológicos acabou por transformar a expressão "gênio" em algo forte demais para se definir alguém que atua nesse campo.

Mas é justamente ela a palavra que um considerável número de veteranos velejadores e profissionais do meio náutico emprega sem reservas ao falar de Eberhard Fischer, o recém-falecido pai de toda uma geração de projetistas e construtores de barcos brasileiros e introdutor dos multicascos no Brasil.

Gênio ou não, não fosse ele quem foi, não tivesse vivido a vida que viveu, seria insólita até a circunstância da sua morte, na tarde de 13 de abril, ao largo da costa gaúcha, a bordo de um veleiro alemão em viagem de circunavegação e no qual Fischer fazia como tripulante convidado o trecho Porto Alegre-Recife. De forma alguma, porém, isso surpreendeu os muitos amigos que fez no país que escolheu para melhor curtir as suas duas maiores paixões: os barcos e as mulatas.

Nascido e criado na Alemanha, Eberhard Fischer chegou ao Brasil em 1953.

Na década anterior, havia participado da II Guerra Mundial como tripulante de três navios alemães (um deles o cruzador pesado "Schanhorst", orgulho da marinha nazista) de cujos naufrágios escapou pela feliz coincidência de estar de licença nas três ocasiões. Era sorte demais para ele se arriscar e repetir no conflito que a "guerra fria" de então parecia prenunciar. Melhor seria partir para bem longe.

E foi o que fez. Partir, simplesmente, até que não seria difícil, Muito menos sobreviver no estrangeiro, onde havia campo profissional para o engenheiro naval que ele era.



Fischer: uma vida no mar

Fischer, porém, preferiu imprimir à partida sua marca pessoal com restos de material de guerra, projetou e construiu com as próprias mãos um veleiro de aço de 11,3 metros. Era o Sirius, a bordo do qual, com mais três amigos e a caminho da Argentina, veio dar com os costados na Bahia.

Só que, como então o Brasil não tinha quem pudesse examiná-lo para validação do seu diploma de engenheiro naval, foi contratado como desenhista.

Como projetista, seu primeiro cliente brasileiro foi o conhecido velejador Carlos Heissler,

o "Lolo". Mas as reservas financeiras de que o cliente dispunha eram limitadas e, para atendê-lo, Fischer projetou o Toninha, um 21 pés com cavernas moldadas e casco com cantos vivos em tábuas corridas. Só que o Toninha não era um veleiro qualquer. O mastro era sobre a cabine, uma novidade no Brasil. Além disso, a quilha projetava-se uns 20 graus para a frente e terminava num bulbo. Apresentava, ainda, o primeiro leme autocompensado (sem skeg, ou patilhão) usado no Brasil num veleiro de recreio.

A construção, num estaleiro da Ponta d'Areia, em Niterói, e foi acompanhada de perto por muita gente que não fazia a menor fé na funcionalidade do projeto lembra o médico Karl Heinrich Böddener, que conheceu Fischer por aquela época.

O fato, porém, é que o Toninha apresentou tal performance que se firmou como o veleiro brasileiro mais rápido do seu porte deslumbra-se ainda hoje o veterano Böddener do alto da experiência de quem veleja desde 1927.

Na verdade, o sucesso do projeto foi tão grande que até constitui uma impropriedade se referir ao Toninha no singular, pois o barco de Heissler foi o primeiro de uma série de nove e base de um projeto pouco maior, o do Dourado, que também marcou época. "Esse, então, era uma verdadeira máquina de competição, uma loucura", recorda o engenheiro Alexandre Levi, ex-campeão brasileiro de Tornado e introdutor dessa classe olímpica no Brasil. Levi, aliás, inclui-se entre aqueles que fazem questão de exaltar a genialidade de Fischer, "pois não é senão gênio quem consegue pensar pelo menos 10 anos à frente da sua geração".

O advogado e veterano velejador Darke de Matos lembra a excelência da reforma que Fischer fez no superconhecido Atrevida, que com seus 96 pés, é ainda hoje o maior veleiro registrado no Brasil e talvez na América do Sul. Concebido pelo legendário projetista americano Nathaniel Hereshoff, que também construiu o Amarylis, primeiro dos modernos multicascos de regata, o Atrevida foi importado por Jorge Behring de Matos, pai de Darke. Quando o comprou de Behring, Dirceu Fontoura resolveu modificar as suas características de barco de regata para iate de passeio e disso incumbiu

Ebhard Fischer. A mudança foi tão radical que o barco teve o calado reduzido de 5,40 metros para cerca de quatro metros, ficou mais dócil e perdeu muito pouco do seu excepcional desempenho.

Por conta da sua criatividade e do seu arrojo, muita gente o considerava maluco - lembra outro veterano velejador, o industrial Fritz Johann, que ainda menino testemunhou a chegada de Fischer ao late Clube Brasileiro. Fritz, aliás, é dono de um

Escândalo, nome que Fischer deu a uma série de barcos de 53 pés que projetou e construiu já nesta década. O "Escândalo" do nome fica por conta da sua revolta com o excesso de burocracia do setor da Marinha responsável pelo registro de barcos, um excesso que ele considerava "escandaloso". Para ele, lutar contra essas forças era "mais trabalhoso do que construir o próprio barco".

De fato, certamente não era muito difícil deixar de considerar "doido varrido" quem concebia barcos como Fischer o fazia, ou quem inventava e aplicava nos anos cinquenta técnicas de construção que só vieram a ser consagradas muito tempo depois. Mas era genialidade, ou ele "talvez lesse as revistas que a gente não conhecia", como diz brincando o projetista Roberto Mesquita Barros,

"Cabinho". A verdade, porém, é que foi por intermédio de Fischer que o Brasil veio a tomar conhecimento de coisas como scarfing (colagem de compensado com sutamento), construção em compensado torturado, lemes duplos com efeito Ackermann para catamarãs e eixo de hélice basculante (dotado de junta universal).

Não tivesse feito nada disso, ele ainda assim poderia ser exaltado pela sua competência como construtor de barcos, pela sua habilidade como artesão. De tal forma ele era respeitado nesse campo que Raul Luis de Carvalho se dispôs a montar um estaleiro apenas para dar a Fischer condições de lá construir sua escuna Igarassu. Com 20 metros de comprimento e 28 toneladas (13 no lastro) ela é acima da linha d'água, uma cópia fiel do Old Flory, que correu uma Capetown-Rio, e foi toda construída com cavilhas, sem o emprego de um único prego.

Mas Fischer fez muito mais do que isso. Foi ele, afinal, quem construiu o primeiro multicasco no Brasil, o Sirius II, um catamarã de 12 metros em strip planking de cedro e peroba, leme no centro (o que seria um dos seus poucos erros de concepção conhecidos) e cascos já com a quilha inclinada para fora, de modo a aumentar o momento adriçante sem um correspondente aumento da boca, característica dos mais sofisticados catamarãs e trimarás de hoje em dia.

No entanto, seu verdadeiro show só seria dado em 1961, quando projetou e construiu o Manta, um catamarã de 13 metros que ele próprio levou para vender nos Estados Unidos e que ainda hoje é apontado como um dos melhores barcos desse tipo na Costa Leste americana.

Trata-se, afinal, de um barco com direito a citação e foto no consagrado livro Multihull Sailboats, do comandante Edward F. Cotter, que aponta Fischer como

"destacado projetista brasileiro"

Quando o Manta ficou pronto, o Brasil ainda não conhecia todas as possibilidades de um multicasco de regata e se permitia que eles competissem em pé de igualdade com os monocascos. Só depois disso se mostrou inaceitável, pois eles andavam muito mais, tanto no contravento como com ventos folgados. Foi o que Fischer demonstrou ao ser duas vezes seguidas Fita Azul em regatas Santos-Rio.

Depois do que ele fez com o Manta, era até covardia deixar uma máquina daquelas competir mesmo com os melhores ocean racers. Para se ter idéia do show que ele deu, basta dizer que, na segunda das duas Santos Rio de que participou, tivemos o desplante de almoçar ancorados depois do tiro de largada e 34 horas depois ainda cruzamos a linha de chegada 4 horas antes do segundo colocado (o Fita, Azul oficial) - recorda Alexandre Levi, que integrava a tripulação do Manta.

Levi, aliás, tem motivos de sobra para lamentar a perda de Fischer, de quem, a despeito da grande diferença de idade que os separava, terminou amigo.

"Com ele, aprendi muito do que sei sobre multicascos e, como se não bastasse, dele recebi uma grande lição de humildade.

Eu estava terminando o Macushla, que construí em casa, e Fischer foi conhecer o trabalho. Olhou a obra, fez muitas perguntas, examinou os detalhes e por fim, ele, que era metre de todos nós, que era o grande Fischer, deixou registrada no livro de visitas apenas esse cômico comentário: "Levi, depois de ver seu trabalho já não sei mais quem aprende com quem".

Depois que fez o Escândalo, que também não levam um único prego, Fischer parou com os barcos. Nem ao menos se animou a atualizar o projeto do Manta para que, 18 anos depois, Klaus Kiep fizesse o seu novo barco, há pouco inaugurado. Limitou-se a orientar o projetista paulista Eduardo Melo Peixoto, que se incumbiu do trabalho.

Por isso dispunha, nos últimos anos, de tempo até para preparar a partida, à qual também imprimiu a sua marca pessoal: três dias depois que, aos 67 anos de idade, seu coração falhou quando ele repousava numa das cabines do Walross III, barco de uma associação de velejadores alemães da qual era sócio desde a juventude, 28 dos seus amigos puderam receber em carta deixada pelo próprio

Fischer participando seu falecimento.

Com ele termina toda uma era; a era dos grandes projetistas brasileiros de barcos de madeira. O mesmo material no qual Fischer, que nunca projetou e construiu um barco de fibra de vidro, fazia questão de imprimir até os seus cartões de visita.

Náutica

O fim de uma era

A pulverização do esforço necessário à realização de grandes feitos tecnológicos acabou por transformar a expressão "gênio" em algo forte demais para se definir alguém que atua nesse campo. Mas é justamente ela a palavra que um considerável número de veteranos velejadores e profissionais do meio náutico emprega sem reservas ao falar de Eberhard Fischer, o recém-falecido pai de toda uma geração de projetistas e construtores de barcos brasileiros e introdutor dos multicaos no Brasil.

Gênio ou não, não fosse ele quem foi, não tivesse vivido a vida que viveu, seria insólita até a circunstância da sua morte, na tarde de 13 de abril, ao largo da costa gaúcha, a bordo de um veleiro alemão em viagem de circunavegação e no qual Fischer fazia como tripulante convidado o trecho Porto Alegre—Recife. De forma alguma, porém, isso surpreendeu os muitos amigos que fez no país que escolheu para melhor curar as suas duas maiores paixões: os barcos e as multas.

Nascido e criado na Alemanha, Eberhard Fischer chegou ao Brasil em 1953. Na década anterior, havia participado da II Guerra Mundial como tripulante de três navios alemães (um deles o cruzador pesado "Scharnhorst", orgulho da marinha nazista) de cujos naufrágios escapou pela feliz coincidência de estar de licença nas três ocasiões. Era sorte demais para ele se arriscar e repetir no conflito que a "guerra fria" de então parecia prenunciar. Melhor seria partir para bem longe. E foi o que fez.

Partir, simplesmente, até que não seria difícil. Muito menos sobreviver no estrangeiro, onde havia campo profissio-

nal para o engenheiro naval que ele era. Fischer, porém, preferiu imprimir à partir da sua marca pessoal — com restos de material de guerra, projetou e construiu com as próprias mãos um veleiro de 11,3 metros. Era o *Sirius*, a bordo do qual, com mais três amigos e a caminho da Argentina, veio dar com os costados na Bahia.

Só que, como então o Brasil não tinha quem pudesse examiná-lo para validação do seu diploma de engenheiro naval, foi construído como desenhista.

Como projetista, seu primeiro cliente brasileiro foi o conhecido velejador Carlos Heister, o "Leão". Mas as reservas financeiras de que o cliente dispunha eram limitadas e, para atendê-lo, Fischer projetou o *Toninha*, um 21 pés com cavernas moldadas e casco com cantos vivos em tábua corrida. Só que o *Toninha* não era um veleiro qualquer. O mastro era sobre a cabine, uma novidade no Brasil. Além disso, a quilha projetava-se uns 20 graus para a frente e terminava num bulbo. Apresentava, ainda, o primeiro leme autocompensado (sem *steer*, ou patilhões) usado no Brasil num veleiro de recreio.

— A construção, num estaleiro da Ponta d'Areia, em Niterói, e foi acompanhada de perto por muita gente que não fazia a menor fe na funcionalidade do projeto — lembra o médico Karl Heinrich Blödder, que conheceu Fischer por aquela época. O fato, porém, é que o *Toninha* apresentou tal performance que se firmou como o veleiro brasileiro mais rápido do seu porte — deslancha-se ainda hoje o veterano Blödder do alto da experiência de quem veleja desde 1927.



Fischer: uma vida no mar

Na verdade, o sucesso do projeto foi tão grande que até construiu uma impropriedade se referir ao *Toninha* no singular, pois o barco de Heister foi o primeiro de uma série de nove e base de um projeto pouco maior, o do *Dourado*, que também marcou época. "Esse, então, era uma verdadeira máquina de competição, uma loucura", recorda o engenheiro Alexandre Levi, ex-campeão brasileiro de Tornado e introdutor dessa classe olímpica no Brasil. Levi, aliás, incluiu-se entre aqueles que fazem questão de exaltar a genialidade de Fischer, "pois não é senão gênio quem consegue pensar pelo menos 10 anos à frente da sua geração".

O adepto e veterano velejador Darke de Matos lembra a excelência da reforma que Fischer fez no superconhecido *Arévalo*, que com seus 96 pés, é ainda hoje o maior veleiro registrado no Brasil e talvez na América do Sul. Conhecido pelo legendário projetista americano Nathaniel Hereshoff, que também construiu o *Ameryia*, primeiro dos modernos multicaos de regata, o *Arévalo* foi importado do por Jorge Behring de Matos, pai de Darke. Quando o comprou de Behring,

Dirceu Fontoura resolveu modificar as suas características de barco de regata para late de passeio e disso incumbiu Eberhard Fischer. A mudança foi tão radical que o barco teve o calado reduzido de 5,40 metros para cerca de quatro metros, ficou mais dócil e perdeu muito pouco do seu excepcional desempenho.

— Por conta da sua criatividade e do seu arrojo, muita gente o considerava maluco — lembra outro veterano velejador, o industrial Fritz Johann, que ainda menino testemunhou a chegada de Fischer ao late Clube Brasileiro. Fritz, aliás, é dono de um *Escladão*, nome que Fischer deu a uma série de barcos de 53 pés que projetou e construiu já nesta década. O "Escladão" do nome fica por conta da sua revolta com o excesso de burocracia do setor da Marinha responsável pelo registro de barcos, um excesso que ele considerava "escandaloso". Para ele, lutar contra essas forças era "mais trabalho do que construir o próprio barco".

De fato, certamente não era muito difícil deixar de considerar "lúcido varrido" quem concebia barcos como Fischer o fazia, ou quem inventava e aplicava nos anos cinquenta técnicas de construção que só vieram a ser consagradas muito tempo depois. Mas era genialidade, ou ele "talvez fosse as revistas que a gente não conhece", como diz brincando o projetista Roberto Mesquita Barros, o "Cabinho". A verdade, porém, é que foi por intermédio de Fischer que o Brasil veio a tomar conhecimento de coisas como *scarfing* (colagem de compensado com sutamento), construção em compensado torturado, lemes duplos com elito Ackermann para catamarãs e eixo de hélice basculante (dotado de junta universal).

Não tivesse feito nada disso, ele ainda assim poderia ser exaltado pela sua competência como construtor de barcos, pela sua habilidade como artesão. De tal forma ele era respeitado nesse campo que, na segunda das duas Santos—Rio de que participou, tivemos o deslante de ir

condições de lá construir sua escuna *Igarassu*. Com 20 metros de comprimento e 28 toneladas (13 no lastro) ela é acima da linha de água, uma cópia fiel do *Old Glory*, que correu uma Capetown-Rio, e foi toda construída com cavilhas, sem o emprego de um único prego.

Mas Fischer fez muito mais do que isso. Foi ele, afinal, quem construiu o primeiro multicaos no Brasil, o *Sirius II*, um catamarã de 12 metros em *strip planing* de cedro e peroba, leme no centro (o que seria um dos seus poucos erros de concepção conhecidos) e cascos já com a quilha inclinada para fora, de modo a aumentar o momento adriante sem um correspondente aumento da boca, característica dos mais sofisticados catamarãs e trimarãs de hoje em dia.

No entanto, seu verdadeiro show só seria dado em 1961, quando projetou e construiu o *Mania*, um catamarã de 13 metros que ele próprio levou para vender nos Estados Unidos e que ainda hoje é apontado como um dos melhores barcos desse tipo na Costa Leste americana. Trata-se, afinal, de um barco com direito a citação e foto no consagrado livro *Multihull Sailboat*, do comandante Edward F. Cotter, que aponta Fischer como "destacado projetista brasileiro".

Quando o *Mania* ficou pronto, o Brasil ainda não conhecia todas as possibilidades de um multicaos de regata e se permitia que eles competissem em pé de igualdade com os monocaos. Só depois isso se mostrou inaceitável, pois eles andavam muito mais, tanto no contravento como com ventos folgados. Foi o que Fischer demonstrou ao ser duas vezes seguidas Vela Azul em regatas Santos—Rio.

— Depois do que ele fez com o *Mania*, era até covardia deixar uma máquina daquelas competir mesmo com os melhores ocean *naute*. Para se ter idéia do show que ele deu, basta dizer que, na segunda das duas Santos—Rio de que participou, tivemos o deslante de ir

almocar ancorados depois do tiro de largada e 34 horas depois ainda cruzamos a linha de chegada 4 horas antes do segundo colocado (o Vela Azul oficial) — recorda Alexandre Levi, que integrava a tripulação do *Mania*.

Levi, aliás, tem motivos de sobra para lamentar a perda de Fischer, de quem, a despeito da grande diferença de idade que os separava, terminou amigo. "Com ele, aprendi muito do que sei sobre multicaos e, como se não bastasse, dele recebi uma grande lição de humildade. Eu estava terminando o *Macubá*, que construí em casa, e Fischer foi conhecer o trabalho. Olhou a obra, fez muitas perguntas, examinou os detalhes e por fim, ele, que era mestre de todos nós, que era o grande Fischer, deixou registrada no livro de visitas apenas esse chadido comentário: "Levi, depois de ver seu trabalho já não sei mais quem aprende com quem".

Depois que fez o *Escladão*, que também não levou em único prego, Fischer parou com os barcos. Nem ao menos se animou a atualizar o projeto do *Mania* para que, 18 anos depois, Klaus Kiep fizesse o seu novo barco, há pouco inaugurado. Limitou-se a orientar o projetista paulista Eduardo Melo Peixoto, que se incumbiu do trabalho.

Por isso dispunha, nos últimos anos, de tempo até para preparar a partida. A qual também imprimia a sua marca pessoal: três dias depois que, aos 67 anos de idade, seu coração falhou quando ele repousava numa das cabines do *Wolfram III*, barco de uma associação de velejadores alemães da qual era sócio desde a juventude, 28 dos seus amigos puderam receber em carta deixada pelo próprio Fischer participando seu falecimento.

Com ele termina toda uma era; e era dos grande projetistas brasileiros de barcos de madeira. O mesmo material no qual Fischer, que nunca projetou e construiu o barco de fibra de vidro, fazia questão de imprimir até os seus cartões de visita.

Texto copiado e reeditado por Gustavo Rato Pacheco . Matéria provavelmente escrita por Lopes Setti.
Jornal do Brasil. 01/10/1988

Paraty, 24/03/2024

Gustavo Pacheco.