



UM DOS MELHORES ATLETAS ESPANHÓIS DE TODOS OS TEMPOS

Pedro Campos: vela, risco e paixão

Todos os desportos têm inerente uma dose considerável de risco, mas este risco assume proporções mais relevantes quando o desporto em causa depende da imprevisibilidade de um elemento como o mar. No entanto, é curioso perceber como, mesmo pensando no mar e em momentos de grande risco como por exemplo tempestades, por vezes é também na atenção aos pequenos detalhes que reside a diferença entre o sucesso e o fracasso de um empreendimento. E foi esta relação risco/sucesso de um desporto com a Vela que nos levou a Pedro Campos, prestigiado velejador espanhol e Diretor da equipa MAPFRE na Volvo Ocean Race.

A Volvo Ocean Race, um dos eventos desportivos mais importantes do mundo, mobiliza centenas de velejadores numa regata que dá a volta ao mundo por etapas, ao longo de nove meses, passando por todas as condições de mar e de vento, desde a calmaria equatorial até ao Cabo Horn, passando pelos Quarenta Rugidores.

Esta é considerada uma das competições desportivas mais duras do mundo. Basta referir, por exemplo, que uma só etapa da Volvo Ocean Race é mais demorada do que toda a prova de ciclismo do Tour de França. Além disso, na Volvo Ocean Race a competição dura 24 horas por dia, o que praticamente não acontece em mais nenhum desporto.

Pedro Campos iniciou a sua carreira no mundo da vela graças ao pai, que desde pequeno o levava a navegar com ele num *galeón* na ria de Arosa, na Galiza. E recorda que com três anos já se atrevia a segurar o leme do barco.

Risco e segurança

Como em qualquer competição, a preparação é um dos fatores críticos de sucesso, e requer tempo. Segundo Pedro Campos, a preparação da regata começa assim que se conseguem os patrocinadores necessários para concretizar o projeto. Primeiro, é preciso escolher a tripulação e o barco, por esta ordem, porque os membros mais importantes da tripulação intervêm na decisão final sobre o barco e respetivas características. Depois, o treino da equipa e a preparação do barco estendem-se por vários meses – e até anos – antes da partida, procurando treinar sempre nas mesmas condições que enfrentarão depois na regata. Todo este trabalho resulta num bom conhecimento do barco e das respetivas características, o que permitirá atingir a velocidade máxima em todas as circunstâncias.



Rei Juan Carlos de Espanha, amante da vela, e a equipa MAPFRE.

Falando de segurança, diz-nos que este é o fator mais importante da preparação e da própria competição, pelo que o treino da tripulação, bem como a manutenção do barco, são cuidados fundamentais para evitar riscos. Aliás, refere, “uma das coisas que o capitão deve conhecer melhor são os limites, tanto do barco quanto da tripulação”.

Outro aspeto importantíssimo é a previsão de avarias e do material de reparação eventualmente necessário que deve ser levado a bordo, para resolver o maior número de problemas que possam surgir, e evitar que uma avaria menor se torne num dano mais grave.

A propósito, Pedro Campos conta-nos uma história das muitas que lhe aconteceram, e que demonstra claramente como em gestão de risco não se pode cair no erro de considerar que só as grandes questões contam – pelo contrário, num ambiente tão difícil e com tantos riscos é importante estar com atenção a tudo,

incluindo os mais pequenos detalhes, sob pena de poder pôr em causa um grande projeto ou empreendimento.

Durante um treino no Pacífico Sul, a muitas milhas de distância de terra, caiu ao mar, por descuido, o único recipiente que existia no barco em que se podia aquecer água para preparar a comida liofilizada, e que era lavado normalmente na popa. O que parecia um acontecimento sem importância converteu-se num grande problema, porque não se poderia preparar a comida a bordo. É óbvio que sem uma alimentação adequada, o rendimento da tripulação cairia a pique e aumentariam exponencialmente os riscos de uma avaria grave.

Por fim, a solução do problema passou por uma conversa com a equipa de terra para encontrar uma forma de aquecer água com outros objetos disponíveis a bordo. A equipa acabou por consegui-lo usando uma lata de fachos de socorro e muita fita adesiva. Depois deste incidente,

passaram a levar sempre um recipiente com asa, mantendo-o permanentemente preso por um cabo de segurança, para que não pudesse perder-se durante a lavagem.

Deste pequeno exemplo contado por Pedro Campos podem-se retirar duas grandes lições de reter quando estudamos ou implementamos processos de gestão de risco numa organização ou projeto: num primeiro momento, percebemos que a análise de riscos e as correspondentes medidas de prevenção a tomar sobre os riscos identificados não foram eficazes a identificar e preparar o barco e a sua tripulação para esta situação de perda de capacidade de produção e alimentação para os seus tripulantes; e a segunda lição é que a equipa, numa situação de adversidade, conseguiu reagir e encontrar uma solução alternativa. No entanto, como à data do evento a equipa estava em treinos, não foi possível medir até que ponto esta situação poderia ter afetado o desempenho em fase de real competição e impedi-los de ganhar uma regata.



Pedro Campos ao leme.

Além dos riscos, as equipas têm de enfrentar por vezes etapas duras em que estão a perder de forma sucessiva, mas em que ainda assim conseguem “mudar o rumo” e vencer. Segundo Pedro Campos, “a base da motivação é a mentalização de toda a equipa, que treina para estar habituada a dar sempre o máximo”. Há muitos elementos que contribuem para manter a motivação da tripulação, a começar pela liderança dos principais responsáveis – e que poderia resumir-se em não confiar demasiado na vitória, nem desmoralizar-se com as derrotas. Também nos diz que “é necessário valorizar muito os rivais e ter-lhes um grande respeito, mas sabendo ao mesmo tempo que é possível vencê-los”.

Por outro lado, a vida das dez pessoas a bordo é difícil, porque o ambiente é duro e porque se exige estar sempre a 100%. Para tal é fundamental que exista harmonia entre as pessoas, e esta deve conseguir-se logo na fase anterior à saída, durante a preparação do barco e durante os treinos.

Em gestão de risco não se pode cair no erro de considerar que só as grandes questões contam – pelo contrário, num ambiente tão difícil e com tantos riscos é importante estar com atenção a tudo, incluindo os mais pequenos detalhes, sob pena de poder pôr em causa um grande projeto ou empreendimento.

O momento mais difícil

Perguntamos a Pedro Campos pelos momentos mais difíceis da sua carreira, e pelas lições aprendidas. Este é o momento em que nos conta um episódio ocorrido, curiosamente não no mar, mas no Pântano de Entrepeñas, que descreve como “um dos momentos mais difíceis da minha carreira desportiva” – e onde menos se poderia esperar.

Era um domingo de fevereiro e Pedro e os companheiros tinham ido fazer uma regata num pequeno barco. Ao chegar ao clube, embarcaram num bote com motor fora de borda para ir até ao barco, que estava ancorado a pouca distância. Estava muito vento e fazia muito frio e, embora o pântano seja pequeno, tinha-se formado uma certa ondulação devido ao vento forte. A meio do caminho, depois de apenas 100-150 metros, a proa do bote afundou e este inundou-se, voltando-se em dois segundos. Por sorte, o bote manteve-se a flutuar, porque tinha um fundo estanque. Embora a margem estivesse muito perto, a temperatura da água e os agasalhos, que os impediam de nadar, dificultavam a chegada a terra.

Por sorte, o armador do barco estava perto e chegou até Pedro e os companheiros num pequeno bote a remos. Decidiram que não tentariam subir para o bote, para não o afundarem e também porque era muito pequeno e eles eram muitos. Em vez disso, agarraram-se aos lados, mantendo metade do corpo fora da água para evitar estar completamente submersos na água gelada, e assim poderem chegar à margem sem mais problemas.

Recorda que um dos tripulantes tinha um fato de neopreno, podendo assim ficar no bote naufragado, que continuava a flutuar, ajudando o marinheiro do clube, que não sabia nadar.

Felizmente, tudo acabou bem e ninguém sofreu de hipotermia, mas sem a ajuda do barco a remos a situação certamente se teria complicado.

Pedro Campos confessa-nos que a grande lição aprendida naquele dia foi a de que nunca se deve facilitar, em especial quando as condições são difíceis, e que as

normas de segurança devem ser sempre sagradas e da máxima exigência, porque quando menos se espera pode surgir um problema.

Apoios: essenciais para a vitória

De todos os troféus ganhos – e já são muitos e todos importantes – Pedro confessa-nos que “o que mais me orgulha é ter vencido cinco campeonatos do mundo seguidos, na classe $\frac{3}{4}$ Ton, entre 1990 e 1994, em três países diferentes” – e crê que ainda ninguém conseguiu ultrapassar este recorde.

O rei emérito Juan Carlos é um amante da vela e amigo de longa data de Pedro Campos, que salienta o papel fundamental da Família Real na dinamização deste desporto em Espanha, afirmando que “a sua presença habitual nas principais regatas e o permanente apoio aos velejadores espanhóis tem sido um dos elementos-chave para que todas as modalidades da vela tenham tido tanto êxito no nosso país”.



Pedro Campos quando ia velejar com o pai na sua infância.

Pedro vê os patrocinadores como sendo essenciais para a sobrevivência de desportos como este e não hesita quando refere que “hoje em dia, nenhum desporto de alta competição sobreviveria sem patrocinadores e a vela não é exceção”. Desde as escolas de vela até à vela olímpica, os campeonatos do mundo ou a vela oceânica, a contribuição dos patrocinadores é indispensável para se poder competir com possibilidades de vitória. Cabe aos atletas rendibilizar esses investimentos.

E conta-nos como tudo começou com a MAPFRE: a relação foi iniciada com uma volta ao mundo sem escalas, a Barcelona World Race de 2010-2011 em que a equipa, patroneada pelos campeões olímpicos Iker Martínez e Xabi Fernández, conseguiu dar essa volta ao mundo sem aportar a terra, conquistando um segundo lugar em termos absolutos e sendo os primeiros espanhóis até hoje a ostentar este recorde. Em conjunto com a MAPFRE, são os espanhóis mais rápidos a fazer a circum-navegação. Foi tal o êxito daquela volta ao mundo que a própria seguradora destacou a notoriedade da marca MAPFRE, tal a quantidade de vezes que foi mencionada nos meios de comunicação.

Desde então, a colaboração com a MAPFRE tem sido de tal forma intensa que já fizeram em conjunto mais duas voltas ao mundo, desta vez com escalas, na Volvo Ocean Race, passando pelos mercados mais importantes para a MAPFRE como Espanha, Brasil, China, Estados Unidos e o resto da Europa, alcançando valores de reconhecimento da marca muito elevados – já que a MAPFRE, além de estar presente nos 5 continentes, dá o nome a esta “equipa da volta ao mundo”. Naturalmente, esta situação contribui enormemente para a presença da marca, quer nos meios de comunicação social quer em ações diretas com clientes.

Qualidades essenciais - na vela e na empresa

Questionamos Pedro Campos sobre a tomada de decisões em situações de grande pressão e sobre as qualidades necessárias para liderar este tipo de



A embarcação da MAPFRE na Volvo Ocean Race.

equipas. Confirma-nos que, de facto, a tomada de decisões numa competição, quando se está a participar num campeonato ou quando as condições são duras, e, sobretudo, quando coincidem as duas circunstâncias, “requer muito sangue frio e toda a experiência possível”. Neste sentido, as qualidades que considera essenciais são a confiança mútua entre o capitão e a tripulação, a experiência de trabalho em equipa, um grande conhecimento do barco e dos rivais, e a capacidade de concentração e sangue frio, que se conseguem com o tempo e a prática.

Recorda muitos momentos de grande tensão em competição, salientando como aquilo que provavelmente mais o marcou o ocorrido em San Diego, em 1992, quando Espanha participou pela primeira vez na Copa América. No início da primeira regata, sentia que tinha nas suas, como capitão, a responsabilidade da imagem de todo um país numa data tão significativa como o quinto centenário do Descobrimento da América. No fim, saiu

tudo perfeito: ganharam a saída e a primeira regata contra os australianos, e com aquela vitória fizeram Espanha “entrar pela porta grande” na competição mais antiga do mundo.

Também vê semelhanças entre a vela e o mundo empresarial, destacando como um dos paralelismos o da vela oceânica, onde se enfrentam primeiro os elementos, cujo equivalente empresarial é o mercado: sempre variável, às vezes difícil de prever e onde o vento e o mar estão alternadamente a nosso favor ou contra, tal como acontece com as empresas. Como outro fator refere os rivais, que condicionam a nossa estratégia e a nossa tática, o que também acontece com as empresas concorrentes. O objetivo final de tentar fazer melhor que eles é também o mesmo.

Questionado sobre se imagina algum dia deixar o mar, Pedro Campos responde: que “não tenho dúvidas de que esse momento chegará, mas espero que ainda

demore!” Isto porque, explica-nos, “o desporto da vela tem uma grande vantagem relativamente aos demais: é que se pode competir praticamente durante toda a vida, ao contrário de outros desportos, cuja exigência física impõe o abandono, muito antes”.

E termina, acrescentando que “na vela existem dois ingredientes cuja soma deve manter-se estável: um é a forma física e o outro é a experiência – e à medida que um vai diminuindo, o outro aumenta”.

Afinal, na vela como na vida, se os anos retiram vigor, em contrapartida trazem sabedoria. No caso de Pedro Campos, em grande forma, atrevemo-nos a dizer que, para já, conta com ambos! Depois desta conversa, estamos certos que a paixão que traz desde pequenino – basta vê-lo na fotografia tirada aos três anos, já firme ao leme – o acompanhará pelo resto da sua vida. •