

O SONHO

Durante toda minha vida tive muito pouco contato com o mar. Desde muito jovem as montanhas roubaram meu coração e nelas concentrei meus planos, sonhos e esforços. Mas, por alguma razão obscura, veleiros sempre captaram minha imaginação. Suas linhas elegantes, a promessa da liberdade que eles representam, o vento no rosto. De alguma maneira sabia que em algum ponto eles fariam parte de minha história. Viajei muito, conheci dezenas de países, mas deixei as ilhas do Pacífico para um dia chegar lá em um veleiro. E esta ideia ficou dormente por décadas até que, três anos atrás, decidi que o momento havia chegado.

Com a experiência anterior que tive 10 anos atrás com um pequeno mono casco de 36 pés, o primeiro *Good Karma*, onde por duas temporadas de seis meses velejei pelo Caribe, sabia que barco queria e mais ou menos o precisaria fazer para ir atrás do meu sonho. Assim nasceu o novo *Good Karma*, um catamarã de 38 pés da marca francesa *Lagoon*, com 10 anos de vida, até então um barco de charter baseado em Martinica.

Eu e a Kathy voamos para lá e por vinte dias fizemos um curso de vela com o Curtis, um excelente professor de vela americano que tinha sido meu instrutor na Guatemala no primeiro barco.

Após três semanas de curso, nos sentíamos prontos para seguir velejando sozinhos pelo Caribe. Como o *Good Karma* era um barco de charter que era alugado para viagens curtas na costa, ele estava pouquíssimo preparado para o que eu queria fazer e, por um mês, em Granada, comecei o longo processo de equipar o *Good Karma*. De lá seguimos para Venezuela, Bonaire, Curaçau, Aruba, Colômbia, Panamá, Ilhas Cayman, Cuba, Flórida, Guatemala, Bahamas, Jamaica, aos poucos aprendendo e melhorando o barco sempre com a mesma ideia de em um futuro breve atravessar o canal do Panamá e seguir para oeste, sempre oeste. Lugares como Fiji, Samoa, Ilhas Salomões, Vanuatu povoaram minha imaginação por três anos e uma foto das Marquesas, o conjunto de ilhas da Polinésia Francesa mais a leste, o lugar da chegada após um mês de mar, verde, exuberantemente verde era a tradução mais verdadeira de meus sonhos.

Ao final de 2018, doze mil milhas náuticas depois, eu e o *Good Karma* estávamos prontos para a travessia. Passei boa parte das viagens que normalmente guio para o Agnaldo Gomes, e marquei a data do início para primeiro de abril de 2019, logo após guiar um grupo ao campo base do Everest. E aí tudo mudou... Eu e a Kathy, minha companheira dos últimos quatro anos, resolvemos nos separar. E no meio da tormenta

emocional que se seguiu, além da dor da perda de minha companheira, estava a perda de meus tão acalentados sonhos. O Pacífico não é um lugar para se aventurar sozinho. Por meses me senti a deriva, a cada hora pensando em uma direção diferente, com meias decisões conflitantes, ora pensando em apenas adiar os planos, ora considerando vender o Good Karma, ora pensando em ir assim mesmo. As semanas foram passando e não sabia o que fazer. Tinha nove meses nas minhas mãos e nada me atraía. Apenas sentia um grande luto tanto pelo relacionamento quanto pela travessia. Então, em uma noite de insônia, veio uma luz. Porque não fazer a travessia do Atlântico, partir dos Estados Unidos e chegar à Portugal? Não seria a mesma coisa, a Europa não me atrai, mas o desafio da travessia do Atlântico de oeste para leste, muito mais complicada do que o caminho normal que é da Europa para o Brasil ou para o Caribe, tinha um certo encanto. Acordei na manhã seguinte e comecei a ler sobre as possíveis rotas, sempre perguntando ao meu coração, desde sempre o grande norte de minha vida, como sentia esta nova ideia. Por muitas razões a ideia fazia sentido. Após um mês de vela estaria na Europa com acesso a peças, manutenção do barco e mais do que tudo, com muito mais facilidade em encontrar pessoas para velejar comigo, sejam amigos ou pessoas que iria encontrando pelo caminho.

Desde os dias que passei com o Curtis fazendo o curso de vela na Martinica acabamos fazendo algumas pequenas travessias juntos e no ano passado ele foi conhecer o outro lado da minha vida ao fazer o trek ao campo base do Everest. E dos interesses em comum acabou nascendo uma gostosa amizade. E, desse o começo, ele se interessou em fazer parte da travessia do Pacífico comigo e a Kathy. Liguei para ele, contei o que estava acontecendo e sobre a mudança de planos e ele imediatamente confirmou que continuava interessado, apesar de que, assim como eu, se interessasse mais pelo Pacífico. Mas, apesar de sua grande experiência com barcos, nunca havia feito uma travessia oceânica e também tinha este sonho. Estava decidido então, em maio partiríamos.

A PREPARAÇÃO

Como boa parte deste ano passaria velejando, no ano anterior passei quase o tempo todo nas montanhas, ou guiando meus grupos ou explorando novos destinos para aumentar o calendário da Morgado Expedições, enquanto o *Good Karma* descansava em Rio Dulce, na Guatemala. Este lugar é fantástico para deixar o barco por longos períodos, pois está ao lado do Mar do Caribe, tem baixíssimo custo, é protegido dos furacões e tem ótima mão de obra.

No começo de janeiro, após quase nove meses sem velejar, voei para Guatemala e por duas semanas trabalhei no barco sob um calor escaldante. Nova pintura antifouling no casco, nova hélice e o grande trabalho de limpar e colocar novamente todas as linhas e canvas que havia tirado para não sofrer com os raios UV, um dos maiores inimigos no barco. Mais trabalhos me esperavam na Flórida e em Nova Iorque onde teria mais facilidade em comprar material.

Iniciava assim minha nova vida no *Good Karma* sem a Kathy.

Desde que decidi pelo Atlântico, comecei a ler sobre as melhores táticas, rotas e meses para a travessia e, a opinião unanime, era de que os melhores meses eram maio e junho, já que o esperado era que as grandes tempestades e frentes frias que assolam o Atlântico Norte já haveriam acalmado e os furacões que varrem o Caribe e a costa leste dos Estados Unidos ainda não haviam chegado. Quanto ao ponto de partida, o ideal seria algum ponto ao norte da Carolina do Norte, mas, já que iria para esta parte, por que não velejar até Nova Iorque e partir de lá? Que lugar mais icônico para começar uma travessia? Quanto a rota, a maior parte dos velejadores segue a latitude de 40 graus norte rumo a Açores e, de lá, para algum ponto da Europa.

Faltava então a companhia para levar o barco até Nova Iorque. Convidei meu grande amigo Agnaldo Gomes que já havia velejado comigo e com a Kathy do Panamá até Cuba e ele se entusiasmou com a ideia de fazer da costa oeste da Florida até Nova Iorque em abril. Para a perna da Guatemala até Belize veio uma amiga canadense que havia conhecido em Cayman Brac e de Belize até a Florida acabei recorrendo a um site chamado Crewbay que coloca em contato donos de barco em busca de companhia e ajuda com pessoas que querem ter a experiência de passar algum tempo em um veleiro. Apesar do risco de convidar alguém que não conhecia para um espaço tão pequeno como um veleiro, acabei encontrando duas meninas que, por seu currículo, me deram confiança. Uma americana de 22 anos guia de kayak oceânico no Alaska e uma

meio polonesa meio panamenha de 33 anos que trabalha como guia de kite surf na América Central. Cada uma dessas etapas foi completamente diferente da outra, mas ambas gostosas a sua maneira.

Belize, como sempre, foi uma delícia. Um dos mares mais azuis do planeta, lindos mergulhos, ilhas paradisíacas, palmeiras e os maiores atóis desta parte do mundo. Navegação tranquila, calor, sol e cubas livres, minha bebida preferida quando estou no Good Karma.

No dia seguinte à partida da Susan chegaram as meninas e partimos para Isla Mujeres, no México, e para a mesma marina onde já havia estado na vez anterior que fiz esta rota. Para evitar repetir o mesmo caminho que fiz do México para a Flórida pensava em ir diretamente ao norte cruzando o Golfo do México rumo a New Orleans, mas após uma longa conversa com o Curtis, me convenci de que não seria uma boa ideia. Nesta época do ano tempestades extremamente fortes vem daquela direção a cada poucos dias e seria muito arriscado, ainda mais com uma tripulação completamente inexperiente.

Esperamos passar uma das tormentas e partimos para uma travessia de aproximadamente seis dias rumo à costa oeste da Flórida, mesmo sabendo que, em algum ponto, iríamos enfrentar uma dessas tormentas. Mas, o que veio foi muito mais sério do que esperávamos. Por 36 horas tivemos ventos de até 90 km/hora, mares com ondas de mais de quatro metros e uma chuva torrencial. Confesso que em momentos tive medo, era o mar mais revolto que já havia pego, mas tinha que manter um ar de tranquilidade para que a Iris e a Joan não se apavorassem. E elas foram muito corajosas e, apesar de ser algo completamente novo, mantiveram a calma e até o bom humor. A experiência, apesar de dura, serviu para me deixar mais confiante em minhas habilidades como velejador e também no Good Karma, que se comportou extremamente bem.

Em Palmetto, na costa oeste da Flórida, me despedi da Iris e da Joan e encontrei com meu querido amigo Eric, um eletricista marinho que mora em um catamarã e que trabalhou no Good Karma na última vez que estive por lá. Como tem acontecido com muita frequência na minha vida de velejador, conheço pessoas que acabam me adotando, me ajudando, me ensinando, neste longo percurso que é aprender a fazer a incessante manutenção de um barco. Eric é uma dessas pessoas.

Deixei o Good Karma aos seus cuidados e parti para o Nepal para guiar o meu 67º grupo ao campo base do Everest.

INDO PARA NOVA IORQUE

Enquanto eu estava no Nepal, o *Good Karma* estava em excelentes mãos. Deixei uma série de trabalhos encomendados com o Eric e, quando voltei à Palmetto, todos estavam feitos, o principal entre eles a instalação de um segundo piloto automático. Entre os muitos sistemas que podem falhar durante uma longa travessia, um dos mais inconvenientes é a falha do piloto automático. Hoje em dia, o dia a dia do barco consiste em fazer pequenos ajustes nas velas conforme o vento muda de direção enquanto o piloto automático toma conta de manter o rumo colocado no plotter, deixando assim a tripulação livre para ler, escrever, preparar as refeições ou descansar. Sem ele alguém tem de ficar no timão 24 horas por dia, um trabalho monótono e cansativo.

O Eric também trocou os painéis que estavam em estado lastimáveis, colocou mais uma saída de 12 volts para recarga de eletrônicos e instalou meu novo plotter, além de enviar o antigo para a Raymarine, o fabricante, para conserto, já que ele estava com problemas no touch screen. Para minorar o impacto emocional dos gastos em um barco, um buraco negro de gastos, brinco que existe uma moeda especial chamada boat dólar cuja conversão é US\$ 1000 = 1 boat dólar já que qualquer coisa que para um carro ou para uma casa custaria uns poucos dólares, se for para barco e por essa simples razão, custa dezenas ou até centenas de dólares.

Após a compra do *Good Karma* foi infinita a lista de troca de coisas ou melhorias que já fiz. Mas, especificamente pensando na travessia, instalei um dessalinizador, um radar de última geração, um AIS, aparelho que é obrigatório em embarcações comerciais e cada vez mais popular em barcos privados que avisa outras embarcações de sua existência em um raio de ao redor de 10 milhas náuticas dando o nome do barco, suas dimensões, velocidade e direção de navegação. Também troquei todos os cabos metálicos que seguram o mastro, instalei placas solares mais potentes, um gerador eólico, baterias novas também mais potentes, uma vela principal e um jib, além do parasailor, um spinakker de última geração. E também instalei um rádio SSB de ondas curtas, um modem e uma altíssima antena. Com eles tenho capacidade de receber e enviar e-mails, conversar com outros SSBs, receber weather faxes e outras informações relativas ao clima. Não estritamente relacionado à travessia já

que venho usando nesses três anos, também comprei um dinghy, barco inflável com um motor de 15 HP, equipamento de mergulho completo para duas pessoas com tanques e até um compressor de mergulho para encher os tanques, um fogão novo, uma revisão completa no forno, uma segunda geladeira que uso como congelador, uma âncora nova e super eficiente, um segundo plotter dentro do barco para, em noites de tempestades, poder controlar o barco sem sair ao cockpit. No total, várias dezenas de milhares de dólares, ou, para não sentir a dor de tanto gasto, algumas dezenas de boat dólares.

Durante toda minha vida vivi de maneira extremamente espartana, já que minha prioridade nunca foi acumular dinheiro ou posses e sim aproveitar a vida fazendo o que sempre foi minha paixão que foi viajar e fazer de meus sonhos realidades. Depois de mais de 3 décadas de viagens incessantes de maneira muito econômica ainda hoje não consigo gastar muito em hotéis ou em restaurantes. Mas, com o *Good Karma*, decidi não economizar e o equipei com o melhor disponível.

Infelizmente, no dia que saí com o Eric para uma pequena navegada para calibrar o piloto automático novo, o anterior decidiu parar de funcionar. Não tive outra escolha do que comprar outro a 1,5 boat dólares... Também veio a resposta da Raymarine dizendo que, como meu plotter não estava mais na garantia, eles não iriam consertar. Ao invés, propuseram me vender dois novos de um modelo mais recente pelo preço de um, se eu enviasse os dois para eles como troca. Não tive outra opção do que aceitar... mais boat dólares.

Em uma noite, deitado em minha cama no *Good Karma*, não contente com fazer a travessia do Atlântico me veio outra ideia. Que tal se eu convidasse para a travessia outros 3 montanhistas e antes, durante e depois da travessia, escalássemos algumas montanhas. Seriam pessoas sem experiência de barcos, mas com a vivência de montanhas. Dessa experiência poderia sair um documentário e um livro. Mal consegui dormir esta noite pensando nas mil possibilidades desta ideia. Veio até um nome para o projeto: *Summit to Sea*, o revés da marca *Sea to Summit* que vem da expedição de um australiano que foi de Calcutá até o topo do Evereste. Pela manhã liguei para o André Moraes, para seu filho João e para a Micaela Lopez. Os três são clientes meus de muitas viagens de montanha que, com o passar dos anos, tornaram-se amigos. Apesar da completa inexperiência com veleiros, os três aceitaram o convite imediatamente. O André escreve de maneira muito poética, o João fotografa muito bem e está investindo suas energias em tornar-se fotógrafo profissional e a Mica tem o astral perfeito para este tipo de projeto. Pensei em um livro e um vídeo a cinco mãos e a ideia foi crescendo na minha imaginação.

Infelizmente nenhum deles podia vir para o Good Karma antes de eu e o Agnaldo chegarmos a Nova Iorque o que teria sido muito bom para que tivessem pelo menos um pouco de experiência à bordo antes de nos lançarmos ao Atlântico. Mas, como expliquei ao Curtis, isso não me preocupava muito já que eram gente de montanha e estavam acostumados com climas extremos, barracas desconfortáveis e trabalho em equipe. Algum tempo depois, muito por pressão familiar, o João resolveu driblar alguns compromissos e se juntar a nós em Norfolk, na Virginia.

Uma semana depois que cheguei à Flórida, o Agnaldo veio se juntar a mim para um mês de vela da costa oeste da Flórida até Nova Iorque. Vou sempre guardar com muito carinho as memórias deste delicioso mês que passou leve e divertido.

Durante muito tempo escutei falar do ICW, Intracoastal Waterway, um sistema de canais com mais de 3000 milhas de extensão paralelo à costa e que vai desde o Texas até Boston. Estes canais foram construídos e ligados uns aos outros durante a Segunda Guerra para evitar os inúmeros ataques à barcos americanos por submarinos alemães e hoje são usados como alternativa para a navegação quando as condições climáticas se tornam perigosas no mar. Mas, existem muitos que fazem do ICW um projeto de férias prolongadas percorrendo a totalidade dele, indo inclusive para a região dos Grandes Lagos, uma viagem que pode levar até um ano.

Neste mês com o Agnaldo alternamos o ICW com navegação costeira dependendo do que queríamos conhecer e das condições do mar e ventos. Navegar pela ICW foi uma experiência totalmente nova para mim já que, como são canais estreitos e sinuosos, não é possível velejar, tendo então de usar o motor todo o tempo. Também não é possível usar o piloto automático, pois a cada poucas centenas de metros existe uma curva. Também não é possível navegar à noite de modo que, quando estávamos nos canais, ancorávamos ao final de cada tarde.

De Palmetto descemos a costa oeste da Flórida ancorando algumas noites e outras velejando. Nossa primeira parada maior foi em Key West, uma pequena cidade com um astral bem diferente da maioria das cidades americanas com muitos bares, restaurantes e uma vida noturna bem intensa. Key West tem a fama merecida de party town. Seguimos então pela costa leste da Flórida passando em frente de Miami pelos canais e seguindo para as Carolinas do Sul e do Norte que nos surpreenderam pela amabilidade de seus habitantes com a deliciosa cortesia das cidades do interior com as pessoas nos cumprimentando na rua ao melhor estilo mineiro "tarrnde" que em inglês vira "afternoon", sempre com um sorriso. Tive que reformular meu pré-conceito dos estados do sul que, com a história do escravagismo, sempre me pintou como os malvados...

De todos os lugares que conhecemos neste mês o que gostei mais foi Annapolis, a cidade que é considerada a capital da vela na costa leste e que tem um astral fantástico e onde, por sorte nossa, estava acontecendo um boat show com inúmeros stands de fabricantes de veleiros e de equipamentos. Aproveitei e comprei lá meu foul weather gear como são chamadas as roupas para frio e chuva em barcos. Essa era a minha primeira experiência em velejar no frio, já que até então tinha estado sempre ou no Caribe ou na Flórida.

Continuamos a viagem rumo ao cada vez mais frio Norte passando por Virgínia, Delaware, New Jersey e finalmente Nova Iorque.

NOVA IORQUE

A chegada à Nova Iorque é emocionante, o que é uma surpresa para mim. Sou muito pouco ligado à cidades, me aborreço muito rapidamente com elas e raramente tenho o desejo que conhecer alguma. Me sinto muito mais a vontade na natureza, no mar e principalmente nas montanhas. Estive em Nova Iorque por alguns dias em 1992 à caminho do Nepal para guiar meu primeiro grupo e não guardo memórias boas destes poucos dias. Pessoas apressadas, fechadas em si mesmas e o céu eclipsado por infinitos arranha céus. Mas, chegar de veleiro foi uma experiência completamente diferente. Ao amanhecer estávamos há poucas milhas da cidade, porém não podíamos ver mais do que poucos metros. Uma espessa neblina cobria tudo e velejávamos preocupados sabendo do grande movimento de barcos cargueiros, velozes ferries e outros veleiros. De olho no radar, no AIS e no pouco que nossa vista alcançava seguimos cuidadosamente nos orientando pelas boias que marcam a entrada, rumando para a Estátua da Liberdade.

Após duas horas de grande tensão, de repente, a neblina magicamente desapareceu e a nossa frente, não muito longe, se via a inconfundível silhueta da Estátua. Como crianças filmamos e fotografamos sem parar, apontando um ao outro algum detalhe ao som de New York, New York com o Frank Sinatra. Um pouco mais ao longe, o skyline de Manhattan se erguia familiar de tantos e tantos filmes. Rumei diretamente para a estátua imaginando o que foi para tantos imigrantes após uma dura travessia chegando ao que seria seu lar deste momento para frente, suas angustias, suas esperanças e seus sonhos. Para mim também foi um momento de emoções semelhantes, me deparando finalmente, após três anos, com meu ponto de partida para o sonho de atravessar um oceano a bordo no meu Good Karma.

Minha primeira ideia era ficar em uma marina em Manhattan, mas uma rápida pesquisa de preços me convenceu que esta não era uma possibilidade. Costumo, nas poucas vezes que fico em marinas, pagar ao redor de 6 a 9 dólares por metro por dia, ao redor de US\$ 70 a US\$ 100, mas em Manhattan o preço era ao redor de US\$ 12 por metro! Quando liguei para a primeira marina tive de perguntar se este preço era por semana de tão absurdo que me pareceu. Por sorte encontrei uma marina em New

Jersey, ao lado da estátua e de fácil acesso à Manhattan pela metade do preço, ainda caro, mas viável, especialmente quando dividido por nós cinco.

Veio então um momento bem triste para mim, me despedir do Agnaldo. Seu voo de volta ao Brasil era dentro de poucas horas e a despedida foi rápida. Com um aperto no coração nos abraçamos e ele tomou seu taxi. Este mês com ele foi uma das minhas melhores experiências no Good Karma com muitas risadas, longas conversas e um relacionamento super fácil com os dois fazendo todos os trabalhos do barco sem que houvesse necessidade de um dizer ao outro o que fazer. Após um mês no Brasil ele parte para sua temporada de guiadas no Kilimanjaro, Mongólia, Elbrus e Alpes.

O João foi encontrar-se com o André, que estava em Manhattan em um hotel, para passar alguns dias com ele e seu avô que tinha vindo de São Paulo para despedir-se do filho e do neto.

Depois de muitos meses com pessoas à bordo, passei uma noite sozinho no Good Karma...

No dia seguinte chegaram a Mica e o Curtis, porém a Mica resolveu ficar dois dias com o André e o João. Eu e o Curtis pusemos em dia o que estivemos fazendo desde a última vez que havíamos estado juntos no trek ao campo base do Evereste e, em seguida, fizemos uma lista das inúmeras coisas que tínhamos para fazer no barco. Apesar do Good Karma estar, de modo geral, pronto para velejadas na costa ou para travessias mais curtas, sentimos que para o que tínhamos pela frente precisávamos nos preparar muito melhor principalmente no sentido de nos cercar ao máximo de segurança no caso de algo dar errado. Estaríamos a centenas ou até milhares de quilômetros da ajuda mais próxima... Revisamos todos os sistemas, fizemos uma lista de compras e iniciamos o trabalho que nos ocupou cinco frenéticos dias, começando a trabalhar às 6 da manhã e indo até às 8 da noite. Como sempre acontece nos trabalhos em um barco, tudo demorou pelo menos o dobro do tempo que prevíamos.

Entre as muitas coisas que fizemos pensando na segurança, uma foi a mais sinistra. A maioria dos catamarãs vem com duas "janelas" nas cabines de popa, mais ou menos ao nível da água, que, em teoria, servem como saída de emergência caso o barco vire. Catamarãs, por serem compartimentalizados, não afundam, a não ser em caso de incêndio. Mas, ao contrário dos mono cascos, também não desviram caso ele capote. Essas janelas seriam usadas para sair do barco. Porém, elas representam um ponto fraco na estrutura do barco, um choque com um tronco, um container perdido ou até uma baleia pode fazer com que uma quantidade imensa de água invada o barco. Mandamos cortar retângulos de madeira com a medida dessas janelas e deixamos elas furadas nos cantos prontas para serem colocadas sobre as janelas quebradas... Somente pensar nesta possibilidade me dá arrepios! Também compramos algumas

ferramentas, peças sobressalentes, óleos de motor e do piloto automático, filtros de diesel e de motor.

Trabalhamos também no motor de bombordo (os catamarãs têm dois motores, no caso do Good Karma dois Yanmar de 29 hp cada um) do qual estava saindo uma fumaça branca de seu escapamento, sinal de que havia alguma obstrução no sistema de resfriamento e também um pequeno curto circuito que fazia com que um alarme soasse indicando humidade no sail drive. Com os amplos conhecimentos de mecânica do Curtis, ambos os problemas foram resolvidos.

Outras compras para a travessia foram galões para levar mais diesel e água. Good Karma tem dois tanques de 100 litros de diesel e dois de 300 litros de água, mas por precaução resolvemos levar mais tanto de um como de outro. Como raramente uso os dois motores ao mesmo tempo, já que isso resulta no dobro do gasto de diesel e no desgaste do motor com um aumento pequeno na velocidade e como os motores gastam normalmente dois litros por hora, com apenas os tanques teríamos 100 horas de motor, quatro dos 20 dias previstos para chegar a Açores, mais do que o suficiente em condições normais, já que não tendo uma data fixa para chegar não temos planos de usar muito os motores, fazendo grande parte do caminho com as velas. Mas, mesmo assim, resolvemos comprar mais 200 litros de diesel como prudência. Se algo acontecesse ao mastro, por exemplo, teríamos diesel para metade do caminho. Quanto à água, meu dessalinizador faz 45 litros de água por hora sendo que o limitante é a quantidade de eletricidade produzida pelas placas solares e pelo gerador eólico. Mas, como tudo em barcos, temos de pensar na eventualidade de quebras. Com cinco pessoas a bordo, mesmo sendo bastante frugal com a água, haveria um gasto razoável, então compramos vários galões de água como reserva emergencial.

Após dois dias, o restante da equipe mudou-se para o barco e eu tive uma longa conversa com todos sobre algumas regras a serem seguidas. Iríamos conviver por um longo tempo em um espaço muito pequeno e, para que isso acontecesse sem que se criassem tensões, era necessário que todos fossem super organizados e que colaborassem com todos os trabalhos, na medida da capacidade de cada um.

Apesar disso, nos próximos dias todos sentiram que o clima no grupo estava se tornando cada vez mais tenso. Várias coisas não estavam sendo conversadas e finalmente resolvemos todos falar o que estávamos sentindo. Do lado do André, João e Mica, eles sentiam que eu estava de mal humor e chegaram até questionar o porque de eu os haver convidado para a travessia. Prontamente admiti que estava passando por uma fase emocional complicada em minha vida, a minha separação da Kathy estava super mal resolvida e vivíamos em um limbo onde não estávamos mais juntos, mas conversávamos 3 ou 4 vezes ao dia por WhatsApp e tínhamos um ao outro como confidentes e apoio emocional. Mas, para mim, haviam mais coisas que estavam me

incomodando. Sentia que os três não estavam comprometidos com o projeto. O fato de terem estado em um hotel por dois dias ao invés de estarem no barco trabalhando, ajudando e aprendendo, me sinalizava que eles não estavam vendo esta travessia como o que era, um enorme desafio principalmente para quem tinha zero experiência em veleiros. Mas, felizmente, a conversa foi muito positiva e serviu para desanuviar a tensão.

Durante os dias que antecederam à chegada a Nova Iorque, com a ajuda da Kathy, fui fazendo um menu de 30 dias de jantares e a lista de compras de supermercado que faríamos. Enquanto o Curtis ficou trabalhando no barco, nós quatro alugamos um carro e fomos a um dos enormes supermercados americanos e, por toda uma manhã, compramos tudo o que imaginávamos que precisaríamos para chegar a Lisboa. Foi um trabalho enorme, mas extremamente divertido, com muitas risadas, cada qual escolhendo suas preferências. Para deixar o preparo das refeições mais fácil, decidimos que o melhor era que cada um preparasse seu café da manhã e seu almoço e que fizéssemos apenas o jantar em grupo. Um fator complicante disso era o fato de termos dois vegetarianos, a Mica e o João, e três carnívoros, mas decidimos que a maioria dos jantares seria vegetariano e, às vezes, os dois grupos cozinhariam separadamente.

O clima estava horrível com uma chuvinha fina e um frio húmido que entrava nos ossos. Na nossa quarta noite, deitado dentro do meu sleeping bag de montanha, tive uma grande ideia. Porque, ao invés de ir diretamente para Açores, uma travessia de 20 dias em uma latitude alta, ao redor de 40 graus norte, com muito frio e potencialmente um risco muito maior de tempestades comuns nesta latitude, não irmos para Bermudas que a 32 graus de latitude norte nos daria um mar mais tranquilo, mais seguro e muito mais calor? Pela manhã conversei com o Curtis que também achou uma boa ideia, apesar de saber que isso iria acrescentar ao redor de dois dias na travessia. Aos poucos fomos descobrindo muitas outras vantagens nesta ideia. Teríamos um primeiro trecho muito mais curto, ao redor de 700 milhas náuticas, cinco a seis dias de travessia para que André, João e Mica sentissem o que é estar em um veleiro antes de se comprometerem com algo muito mais longo. Poderíamos nos abastecer de comida fresca e combustível antes de partir para Açores. E, se tivéssemos algum problema com o barco, Bermudas seria um bom lugar para fazer reparos, já que é um centro de vela. Todas estas vantagens se provaram muito úteis nos dias que se seguiram...

Após uma intensa semana, estávamos prontos para seguir viagem, mas, assim como na montanha, no mar quem decide quando partir é a natureza. Esta foi uma lição que aprendi a muito custo nestes três anos de barco. Desde o primeiro dia de curso de vela com o Curtis sua frase predileta sempre foi: barcos e cronogramas não

combinam. Comprei o *Good Karma* na Martinica e esperava que em uma semana estaria pronto para velejar, mas se passou um mês inteiro antes que pudéssemos sair. Atrasos constantes na papelada do barco, feriados na Martinica e na França faziam com que a cada dia aparecem atrasos. Por natureza sou hiperativo e o *Good Karma* tem sido um bom, porém duro, mestre em me ensinar paciência.

Desde que comprei o *Good Karma*, o Curtis tem sido meu anjo da guarda e, de instrutor, acabou virando amigo e companheiro de algumas travessias. Apesar de também ter um catamarã, sua esposa não gosta de travessias, apenas de velejadas pela costa e, nesses três anos, temos uma relação simbiótica onde ele entra com sua imensa experiência de vela e de manutenção de barcos e eu com meu desejo incessante de ir de um lugar ao outro. Com isso, ele nos acompanhou em algumas travessias menores em lugares onde ainda não tinha velejado como de Aruba ao Panamá passando pela famosamente traiçoeira costa da Colômbia, um dos mares mais perigosos do mundo. Mas, além disso, ele tem me ajudado muito com acompanhamento de clima em minhas velejadas. O que, imagino, funciona bem para ele velejando através de minhas viagens muito mais frequentes do que as dele. Desta vez, porém, resolvemos contratar os serviços do melhor meteorologista marinho dos Estados Unidos, Chris Parker. Por uma quantia bastante modesta ele desenha uma rota personalizada com data de partida e acompanhamento diário através do rádio de ondas curtas (SSB).

Outra medida de segurança foi pedir a um amigo americano, John, que acompanhasse nossa travessia através de contatos a cada 12 horas pelo InReach, um sistema de comunicação por satélite que permite enviar e receber torpedos. Para tanto criamos um Float Plan, um documento com o nome do barco e suas características, tamanho, marca, modelo, cor, local e número de registro, nome de cada tripulante, contato de emergência e métodos de comunicação à bordo de qual temos dois InReach, um rádio SSB (ondas curtas de alcance mundial) e um VHF. Combinamos com o John que enviaríamos uma mensagem com nossa posição, condições de vento e de mar a cada 12 horas. Caso ele não recebesse duas mensagens em seguida ficaria em alerta e caso não recebesse três em seguida comunicaria à Guarda Costeira americana, já que o *Good Karma* tem bandeira deste país.

Além disso tudo, temos a bordo um Ipirb, um sinalizador por satélite para ser usado em emergências (risco de vida ou do barco) e que alerta um sistema de resgate mundial. E, na pior das hipóteses, temos um bote salva vidas com os básicos para alguns poucos dias, além de uma valise (ditch bag em inglês) com GPS, lanterna, pilhas, comida e água. Nesta perna de Nova Iorque para Bermudas não estaremos muito longe de uma das duas costas, mas na próxima, de Bermudas para Açores, temos poucas

chances de resgate no caso de algo realmente dar errado. A única maneira é ter algum navio nas proximidades e que possa ser redirecionado ao barco em apuros.

E, apesar de estarmos prontos para partir após termos ficado uma semana em Nova Iorque, tivemos ainda mais cinco dias de espera em uma baía próxima à Big Apple, Sandy Point. Em termos de distância geográfica estávamos muito perto, apenas 30 milhas, porém, à muitos quilômetros em relação ao astral, sendo um lugar tranquilo, silencioso e calmo até chegar a tempestade que Chris havia previsto. Por 48 horas tivemos ventos de até 40 nós (80 km/hora) sempre preocupados em saber se nossa âncora estava segurando o barco. Com a chuva e o frio nós cinco estivemos fechados dentro do barco por mais de dois dias e o barco ficou saturado de humidade pela condensação, a ponto de começar a pingar dentro de todas as cabines e também no saloon. Isso causou mais uma baixa, meu pequeno lap top que uso apenas para enviar e receber e-mails e weather faxes parou de funcionar e mais uma vez os conhecimentos do Curtis salvaram o dia já que por formação ele é engenheiro de TI. E, apesar de acharmos que nunca mais iríamos ver o sol, após cinco dias a manhã nasceu clara e bonita...

NOVA IORQUE PARA AS BERMUDAS

Dia 15 de maio, ao meio dia, finalmente partimos rumo às Bermudas, um lugar do qual não sabia nada e que jamais havia pensado em conhecer.

A princípio, Curtis havia sugerido que fizéssemos um esquema de revezamento de quem ficaria no timão tanto durante o dia quanto à noite e também um rodízio de cozinha, mas baseado em minha experiência anterior com outros convidados, achei melhor deixar apenas os turnos da noite fixos e tanto os turnos durante o dia quanto o da cozinha flexíveis onde cada um ficava no timão ou cozinhava de acordo com sua vontade. Como apenas eu e o Curtis tínhamos experiência de vela, dividimos os turnos da seguinte maneira: das 20 as 24 horas ficaria o João com o Curtis, da meia noite às 4 o André com o Curtis de prontidão, vestido e pronto para ajudar e dormindo no saloon, das 4 às 8 da manhã a Mica e eu, das 8 da manhã ao meio dia novamente o João comigo de back up, do meio dia às 16 horas o André com o Curtis de sobreaviso e das 16 as 20 horas eu e a Mica.

Quanto a cozinha..., no fim apenas a Mica e eu acabamos cozinhando, coisa que me incomodou bastante. Desde o início combinamos que o Curtis estava dispensado de trabalhar na cozinha já que ele era também responsável pelo contato com o Chris e pela comunicação em geral.

A rota que tínhamos pela frente atravessava a *Golf Stream*, uma corrente de água quente que contorna a Flórida, sobe em direção a Nova Iorque e que na altura de New Jersey muda de direção e segue rumo a Europa. Esta corrente pode ser bastante forte com até 4 nós e que, por ter águas com temperatura tão maior do que as águas ao seu redor, apresenta um microclima particular. Outro problema acontece quando se tem ventos em direção contrária à correnteza, situação onde o mar pode se tornar extremamente violento. Dois anos atrás eu e a Kathy ficamos na costa da Flórida dez dias esperando para cruzar a *Golf Stream* em nosso caminho para às Bahamas. A cada dia ficávamos na expectativa do vento norte, que soprava incessantemente, acalmar. Finalmente no dia 31 de dezembro apareceu a janela e acabamos passando o réveillon velejando com uma linda lua cheia. Começamos aquele ano nas Bahamas!

As instruções do Chris eram de estarmos na entrada da *Golf Stream* em, no máximo, dois dias, já que uma nova frente se aproximava. No ponto onde cruzamos a *Golf Stream* ela tinha ao redor de 120 milhas náuticas de largura, ao redor de 24 de horas de navegação, já que íriamos atravessá-la perpendicularmente ao seu eixo. Com isso, fizemos um misto de vela e motor, já que os ventos não estavam fortes o suficiente para apenas usarmos as velas.

Aos poucos fomos entrando na rotina do dia a dia do barco, cada qual com seus horários de trabalho e de descanso, todos contentes com esta experiência.

Nossas primeiras quarenta e oito horas foram sem grandes novidades, mas a partir do terceiro dia o vento e o mar foram gradualmente crescendo até termos ventos constantes de 30 nós com rajadas de até 35 nós e mar de até 4 metros.

Uma das coisas que mais me atraem em uma travessia dessas é o fato de não ter pressa, de poder apenas velejar sem usar o motor, não importando a velocidade do barco. Quando você está próximo da costa e planeja ancorar todas as noites, é importante chegar com luz, principalmente se existem corais, como é comum no Caribe. Então, nessas situações, você acaba usando o motor com muito mais frequência. E agora, na travessia, eu também tinha um tempo para chegar e preocupado com a velocidade. Quando finalmente chegamos na *Golf Stream*, no meio da noite e no meu turno com a *Mica*, decidi que dali para frente não usaria o motor, não importando se tínhamos vento ou não. Com a lua brilhando e dando uma cor toda especial ao mar, curtimos o silêncio do *Good Karma* cortando as águas impulsionado apenas pelo vento.

Mas, o silêncio durou pouco. Na manhã seguinte, no contato com o *Chris*, ele nos contou de uma área de ventos fortes ao sul das Bermudas que estava sendo investigada com a possibilidade de se tornar um furacão. Mais uma vez tínhamos um prazo e a preocupação de estarmos nas Bermudas protegidos antes que, o que quer que fosse que estava se formando, nos atingisse. À partir daí, a cada 12 horas recebíamos mensagens do *John* e do *Chris* nos contando que o serviço americano que controla a ocorrência de furacões dava uma chance de 30% de esta frente se organizar e virar um furacão. Horas depois davam a chance de 40%, 50% e um dia antes de chegarmos a Bermudas este sistema recebeu seu nome: *Andrea*!

Continuávamos fazendo um bom tempo e estávamos tranquilos, na segunda feira de manhã, vinte e quatro horas antes desta tempestade chegar às Bermudas, estaríamos na marina super protegidos.

Durante o próximo dia tentamos voar o meu lindo parasailor, a vela de material superfino e leve que se usa quando temos vento de cauda de pouca intensidade. Mas, ele acabou se enrolando todo e, quanto mais tentávamos consertar, mais ele se enrolava. No fim, frustrados, desistimos e voltamos a subir a vela principal.

Assim que respiramos aliviados sabendo que estávamos seguros, o nosso piloto automático resolveu parar de funcionar. Desde que este fantástico aparelho foi inventado, velejar se tornou muito mais confortável, permitindo à tripulação colocar um waypoint no lugar que deseja ir e o piloto automático mantendo o barco em curso corrigindo inclusive a influência do vento e da correnteza. Cabe a tripulação apenas

supervisionar a rota, buscar visualmente e com o radar a presença de outros barcos e relaxar. Sem o piloto automático a coisa muda completamente de figura. Você precisa estar no timão "dirigindo" o barco, compensando a cada segundo as ondas, um trabalho braçal muito intenso. E assim foi até chegarmos às Bermudas!

Como sempre, quando estou velejando, a minha hora predileta é o nascer do sol quando estou no meu turno. À noite, gradualmente, muito lentamente, dá lugar a uma ligeira claridade e aos poucos o mar vai aparecendo e o coração se torna mais leve.

Conforme fomos baixando de latitude, a temperatura gradualmente foi subindo e pude guardar minhas roupas de mal tempo que tinha acabado de comprar em Annapolis. Espero não precisar usá-las por muitos meses.

Continuo sem planos após chegarmos à Lisboa e de uma certa maneira estou feliz com isso. É raro em minha vida ter o futuro tão em aberto, já que por natureza tendo a fazer planos e definir meus caminhos.

As Bermudas são um pequeno território britânico de 20 quilômetros de leste a oeste e não mais de 3 quilômetros de sul a norte cercados de uma extensa área de corais, tudo isso perdido no meio do oceano. O primeiro a avistar este pequeno grupo de ilhas foi um espanhol, Don Bermudez, de onde vem o nome. Em 1684 tornou-se colônia britânica.

Como quando decidimos mudar nossa rota e ir para as Bermudas já estávamos ancorados e sem internet, eu não tinha informação alguma sobre o lugar e não sabia muito o que esperar. Curtis já havia estado lá muitos anos atrás e nos disse que Bermudas eram super primeiro mundo e caríssimo e as duas informações se confirmaram em nossa visita de uma semana.

Como quando decidimos mudar nossa rota e ir para as Bermudas já estávamos ancorados e sem internet, eu não tinha informação alguma sobre o lugar e não sabia muito o que esperar. Curtis, que já havia estado lá muitos anos atrás, nos disse que as Bermudas eram super primeiro mundo e caríssimo e as duas informações se confirmaram em nossa visita de uma semana.

BERMUDAS

Apesar de termos saído de Nova Iorque com o *Good Karma* em perfeitas condições, muito tinha acontecido durante esses cinco dias e mais trabalho do que passeios esperava a mim e ao Curtis em Bermudas, sendo que a principal preocupação era consertar o piloto automático e ter peças a bordo para qualquer eventualidade. As 36 horas no timão sem o piloto nos mostrou o quanto a próxima perna, três vezes mais longa, poderia ser trabalhosa caso perdêssemos o piloto novamente. Infelizmente, essas peças só estavam disponíveis nos Estados Unidos e demorariam para chegar, mesmo via Fedex. Aliado a isso, o possível furacão *Andrea*, que acabou não se concretizando, foi seguido por mais uma frente fria e nossa parada em Bermudas, que tinha como planejado ser de ao redor de três dias, acabou se estendendo para mais de uma semana.

Enquanto eu e o Curtis trabalhávamos no barco, o André, o João e a Mica aproveitaram para passear e escalar em rocha em um dos muitos penhascos da ilha, já que não tinham como ajudar no barco, trabalho especializado do qual não tinham conhecimentos.

Em nosso terceiro dia na ilha, ao saberem da próxima frente fria e da nossa possível estadia por muitos outros dias, o André veio conversar comigo sobre a impossibilidade dele de continuar a viagem, já que a data possível de chegada à Lisboa que inicialmente seria ao redor do dia 10 de junho agora estava mais para o final do mês. Ele me disse que não podia ficar já que tinha compromissos no Brasil. O João, seu filho, me disse que para ele também não convinha ficar tanto tempo afastado de seu trabalho e os dois decidiram abortar ali mesmo suas viagens com o *Good Karma*. Não posso dizer que me surpreendi, já que imaginei que isso estava para acontecer. Mas, mesmo tendo tempo de ir conosco até os Açores, resolveram voltar ao Brasil de lá mesmo. A Mica me pediu para pensar, já que para ela também estar afastada por dois meses complicava sua vida profissional. Fui deitar esta noite pensando em como seria a travessia em apenas duas pessoas, mas, no começo, antes de convidá-los, assim seria, apenas eu e o Curtis.

Porém, para minha grande felicidade, no dia seguinte a Mica confirmou que continuaria a travessia e que mudaria seu voo de volta ao Brasil para o dia 29 de junho. Apenas me perguntou se eu ainda pensava que a viagem era segura e o que eu

imaginava que poderia dar errado deste ponto em diante. Com sinceridade falei da impossibilidade de assegurar que nada daria errado, mas que estávamos mais uma vez com o barco super preparado, ainda mais do que quando saímos de Nova Iorque. Ela viria!!

Após quatro dias na marina, nos despedimos do André e do João que foram passar sua última noite em um hotel e nós três fomos para uma poita de um amigo do Curtis que vive em Bermudas em uma gostosa baía em frente ao povoado de Saint George, duas horas de uma deliciosa velejada desde Hamilton, onde estávamos. Agora era apenas esperar a chegada das nossas peças e a próxima janela de tempo favorável.

BERMUDAS A AÇORES

Nós três acordamos ainda mais cedo do que o normal. Ainda está escuro e já estamos nos preparando para a partida. Última internet por duas semanas, últimas conversas, despedidas. Apesar de termos saído de Nova Iorque há 20 dias e já termos feito a primeira perna da travessia, de alguma maneira sinto que apenas agora estamos partindo. Talvez por esta ser o trecho mais longo, talvez por agora estarmos apenas nós três, Curtis, Mica e eu, talvez por sentir que o Good Karma finalmente está pronto, apenas agora me sinto realmente a caminho.

Abro meu e-mail e recebo nossa rota para os próximos 7 dias. Ventos de 15 a 20 nós sul-sudoeste e a indicação de seguir um pouco mais ao norte nesta semana do que seria a rota direta aos Açores. Ter a assessoria do Chris Parker para a travessia acrescenta ainda mais tranquilidade à nossa travessia.

Com um dia lindo, o vento nos empurrando em nossa direção e o sol marcando nosso rumo, saímos da baía pela estreita passagem marcada por angulosas rochas. Marco um waypoint na entrada de Horta, na ilha de Faial, nos Açores, e o chart plotter mostra a distância total: 1670 milhas náuticas, algo entre 12 a 15 dias de vela, a mais longa travessia nesses meus três anos com o Good Karma. Me sinto confiante, tranquilo e feliz!

Converso um pouco com a Mica sobre nossa experiência dos últimos dias e vejo que ela está no mesmo wave length que eu sobre o que esperamos destes dias.

As primeiras 24 horas passam tranquilas com ventos de 15 nós, como o previsto, tornando-se mais leves pela manhã. Com isso fazemos a segunda tentativa de abrir o parasailor, desta vez de maneira bem-sucedida. E, com ele aberto, inflado a frente do barco, da mesma cor azul do mar, seguimos no doce balanço do mar.

Neste primeiro dia fazemos 128 milhas, um pouco abaixo do esperado, mas com minha absoluta falta de pressa, compromisso ou dia esperado de chegada, consigo curtir a sensação de estar no meio do imenso oceano a muitas milhas de qualquer lugar. Não cruzamos por nenhum outro barco e ao nosso redor nada mais do que o mar.

As horas passam tranquilas entre leitura, preparar comida, escrever e pensar. Nada muito acontece, mas não me sinto aborrecido e sinto meu ritmo de vida se acalmar, se tranquilizar.

Aos poucos vamos entrando na rotina e o corpo vai se acostumando com os horários de turno. Desta vez, com a Mica mais experiente, podemos fazer turnos de três horas durante a noite e fazemos sem horário fixo durante o dia que é como eu gosto. Quando um está cansado e quer descansar prontamente outro se voluntaria a ficar de olho. O Curtis fica com o primeiro turno das 21 à meia noite, a Mica da meia noite às três da madrugada e eu das três às seis. E eu e o Curtis dividimos o turno da Mica ficando de sobreaviso caso ela precise de ajuda.

O dia transcorre sem novidades e com o parasailor nos levando a uma velocidade razoável mesmo com o vento fraco. Após consultar o Chris sobre a possibilidade de tempestades e ele nos tranquilizar, o barco estável e silencioso nos faz decidir deixar o parasailor aberto durante a noite. Ao contrário da noite anterior onde, com as duas velas abertas, os rangido e suspiros do Good Karma me deixaram acordado boa parte da noite, nesta durmo profundo até o início do meu turno. Apesar de estarmos navegando para o norte, a temperatura ainda é bastante agradável, mesmo à noite, e vou para o cockpit com apenas um fleece fino. Como é meu costume em travessias, começo a assistir um filme que baixei da Netflix e a cada 15 minutos ligo a radar para ver se temos companhia.

Após 15 minutos ouço um alarme do painel e vejo que o piloto perdeu o rumo e direciono a lanterna de cabeça para a frente para ver se estava tudo bem com o parasailor e ... ele não está lá!! Levo alguns segundos para entender o que está acontecendo. O halyard, a linha que segura a ponta do parasailor no topo do mastro se rompeu com o atrito e ele desceu e entrou completamente embaixo do casco! Com urgência na voz chamo o Curtis e a Mica e nas próximas duas horas batalhamos para livrar as linhas e a vela que havia se enroscado na quilha. Com muita dor no coração vejo que algum dano, não sei quanto, aconteceu na vela. Mas, pelo menos, estamos aliviados que conseguimos guardar a vela sem ter de mergulhar embaixo do barco. O maior clichê de todos os filmes de mar nos vem à cabeça. O tripulante dentro d'água e, sem ele ver, os enormes tubarões se aproximando ágeis e silenciosos. Infelizmente não vamos poder usar o parasailor até averiguarmos exatamente o que está acontecendo no topo do mastro e repassar o halyard coisa que, com segurança, só poderemos fazer em Açores.

Com o sol quase nascendo, o Curtis e a Mica vão descansar enquanto eu continuo meu turno muito pilhado para voltar ao meu filme. Sento em frente ao timão e vejo aos poucos o mundo tomar forma ao meu redor.

No próximo dia as condições de mar e vento se mantêm constantes fazendo nossa navegação muito tranquila, sem ter de tocar nas velas por longos períodos de tempo. Pela primeira vez vemos um navio que passa a duas milhas a estibordo rumando ao

Marrocos. Não fosse por esta aparição estaria com a sensação de estarmos sozinhos no mundo.

Durante a tarde do terceiro dia o vento finalmente aumentou de intensidade e melhorou o ângulo, de modo que, mesmo com a área vélica menor por segurança, ainda mantivemos de 6 a 7 nós de velocidade com o barco estável e mais silencioso.

Continuamos seguindo rumo a nordeste com predomínio de norte ganhando de volta os graus de latitude que havíamos descido no trecho de Nova Iorque às Bermudas. No final do dia chegamos a 36 graus de latitude norte e a temperatura à noite já baixou o suficiente para que tanto a Mica quanto o Curtis se abrigarem muito. Eu, como sinto pouco frio e, ao contrário, o calor me incomoda, continuei com apenas um fleece. Não mais jantares no cockpit ainda que o por do sol esteja acontecendo bastante tarde.

Para simplificar os horários dos turnos, resolvemos manter o horário do último porto que paramos, no caso Bermudas, apesar de que já ganhamos 7 graus de longitude e o horário correto seria possivelmente mais de uma hora de diferença. Em Açores novamente vamos acertar nossos relógios, desta vez com o horário de Portugal já que as ilhas seguem o mesmo fuso do continente apesar de estarem a 1500 quilômetros à oeste.

A noite sem estrelas e sem lua é totalmente escura e é uma sensação ao mesmo tempo estranha e linda estar no timão vendo o barco se mover veloz sem enxergar absolutamente nada neste grande oceano. Sinto como se o Good Karma estivesse voando e não sobre as águas. Durante toda a travessia até Açores não terei a lua como companheira em meus turnos.

Duas vezes por dia ouvimos no SSB (rádio de ondas curtas) o boletim de previsão de tempo da região da costa oeste dos Estados Unidos e do Atlântico Norte, que é o que nos interessa. Para os que pagam mensalmente por seus conselhos, após a previsão de tempo, ele abre para consultas. Damos nossa posição em latitude e longitude, nosso rumo, nossa velocidade e a velocidade do vento. E ele nos dá a previsão para cinco dias na região que estamos. Neste momento também ouvimos onde estão nossos invisíveis vizinhos, os outros barcos que também estão indo para Açores. No dia anterior a nossa saída, logo após a frente fria, saíram 28 veleiros, recorde de acordo com a simpática senhora da imigração onde fomos fazer a saída do país. E, nos últimos dois dias, escutamos a posição de um barco chamado Sofia muito próximo a nós, embora até agora não o tenhamos visto. Dois dias atrás estava a 20 milhas dele, ontem a 16 milhas e hoje no radar pudemos ver uma imagem que pode ser deste barco. De brincadeira, muito por ter tão pouco o que fazer, estamos apostando corrida com ele...

As nove da noite estamos há duas milhas do Sofia e podemos ver suas luzes. Ligo o rádio VHF e, quem eu suponho ser a Sofia, nos chama e conta que eles são um casal em um mono casco de 42 pés a caminho de Açores. Onde mais poderiam eles ir nesta rota? Também conta que eles fazem parte de uma net, uma rede informal de velejadores traçando a mesma rota e que se falam pelo SSB logo após a transmissão do Chris às 9 da manhã, todos os dias. Também fazem parte da net alguns dos barcos que partiram de Bermudas no dia anterior à nossa. Amanhã vamos participar.

Assim como existe esta net, várias outras também podem ser seguidas, algumas informais como esta e que em alguns dias vai terminar, outras formais e permanentes como as que existem no Caribe e mesmo aqui no Atlântico e este é um aspectos mais atraentes deste mundo de vela. Existe uma solidariedade impressionante entre os velejadores vinda, possivelmente, da certeza de que mais cedo ou mais tarde você também precisará de ajuda ou talvez porque você faz uma atividade que relativamente poucos fazem. Me lembro de quando tinha moto no Brasil nos anos 80 e que, se você estava parado em uma estrada, cada motociclista que passava diminuía e perguntava se você precisava de ajuda. Essas nets são coordenadas por voluntários que durante um tempo ou são coordenadores ou fazem as previsões de tempo para todos os participantes. Em uma net típica o coordenador pede para cada um dos barcos fazerem o check in, ou seja, dar o nome do barco, sua posição de latitude e longitude, sua direção e sua velocidade. Com isso, existe um controle de onde está cada um dos participantes e, se for necessário um resgate, se tem um registro de sua posição. Nas nets costeiras, além disso, você pode anunciar algo que queira vender ou comprar, normalmente equipamentos de barco e em algumas, até os restaurantes locais poderiam anunciar seu especial do dia de maneira muito informal.

De todos os equipamentos que instalei no Good Karma desde que o comprei, o SSB é um dos que considero mais importante.

Aos poucos Sofia desaparece no horizonte escuro da noite sem lua ou estrelas e algum tempo depois de nosso radar. Mais uma vez estamos sozinhos no Big Blue.

Durmo, pela primeira vez, pesadamente das 22 horas até o começo do meu turno, às três da madrugada. A Mica não precisou de mim e, com isso, só acordei minutos antes do meu turno. Aos poucos, como sabia que iria acontecer, meu corpo se acostuma com os turnos e a rotina. Também aos ruídos secos, gemidos, estalos e demais sons que o Good Karma produz. Agora, eles entram em meu subconsciente me contando que está tudo em ordem e que posso continuar dormindo. Porém, tenho certeza de que, se um ruído distinto do normal acontecesse, eu iria acordar.

Pela manhã, com o sol surgindo, o vento acalma ainda mais e nossa velocidade cai bastante apesar de agora termos o vento em uma direção muito melhor, entrando perpendicularmente, o ângulo em que o Good Karma veleja mais rapidamente. Mas,

quase não há vento. Mas, também não há pressa e me delicio com este sentimento, de estar aqui, aqui, agora.

Tenho de tomar cuidado com o tipo de filmes que assisto em meus turnos. Percebi que eles influenciam muito mais do que o normal quando estou sozinho acordado e cercado de escuridão. Não é medo, estou tranquilo. É algo diferente, como que se estivesse mais responsivo às emoções. Na noite anterior assisti um episódio de Black Mirror e me senti mal.

O sétimo dia marca a mais longa travessia que fiz até o momento. Até então tinham sido, no máximo seis dias, uma do Panamá à Cuba, daí de Cuba até a costa oeste da Florida, a próxima do México até a Flórida e recentemente de Nova Iorque à Bermudas e sempre ao redor de 700 milhas náuticas. Até agora já velejamos 940 milhas (ao redor de 1800 quilômetros) e sinto que a cada dia que passa durmo melhor e meu corpo está mais em sincronia com a rotina.

Ontem tivemos a confirmação da mudança de nossa rota mais para o norte para evitar uma área de calmaria ao redor de 37 graus norte de latitude. Chris nos sugere seguir até a latitude 41, contornando essa área sem ventos e de lá seguir para o sul até 38 graus onde fica a ilha que escolhemos para chegar a Açores, Faial, no porto de Horta. Desde que saímos de Nova Iorque estávamos com a ideia de não velejar ao norte de 40 graus, por seus ventos fortes. Esta foi uma das razões de fazermos a travessia via Bermudas ficando em latitudes muito mais calmas em termos de vento. E, a estratégia funcionou! Tivemos um clima benigno até agora. Claro que estamos muito mais à leste agora e a maior parte das frentes acontece acima dos 40 graus, mas normalmente mais a oeste. E, além disso, confiamos muito no Chris Parker e também no que estamos recebendo de weather faxes via o SSB. Com tudo isso em mente mudamos nossa rota e aos poucos, nestas vinte e quatro horas, fomos ganhando latitude e também longitude. Com isso, durante meu turno tive o nascer do sol às 4:30 da madrugada.

No sétimo dia conforme fomos ganhando latitude fomos tendo, pela primeira vez, corrente favorável. Durante a net, pela manhã, Sofia nos contou que estava um pouco a norte de nossa posição e com 2,5 nós de corrente velejando a mais de 8 nós, o que para um veleiro como o dela, razoavelmente pequeno, era uma velocidade incrível. Um pouco mais ao sul não tínhamos tanta correnteza, mas o vento tinha aumentado e também fazíamos ao redor de 8 nós e de tempos em tempos íamos até 10 nós, uma velejada memorável! Nosso log das 10 da manhã até as duas da tarde mostra que percorremos 34 milhas nestas quatro horas, uma média impressionante de 8,5 nós!

Mais no final da tarde o vento caiu para 9 nós e voltou a ser mais a oeste e com isso um ângulo não tão favorável, mas para compensar estávamos com 3 nós de corrente e mantendo nossa média de mais de 8 nós. Estávamos de volta à Golf Stream, só que

desta vez com ela empurrando diretamente nossa proa! Com rapidez chegamos aos 39 graus de latitude norte e ganhando cada meio grau de latitude a cada 8 horas.

Depois de muitas horas de viagem fazendo uma boa velocidade, mas com mar muito baixo e o barco quase sem balançar acordo a 1 da madrugada com o Good Karma balançando violentamente, saltando de onda em onda como um cabrito selvagem. Saio para o cockpit ainda sonado e o Curtis e a Mica estão fazendo um reef no jib, diminuindo a área vélica já que estamos fazendo 12 nós apesar do vento não estar muito forte. Estamos no meio da Golf Stream com uma correnteza de mais de 4 nós e o barco está indo rápido demais. Não estamos em uma regata e temos muito mar pela frente e neste tipo de situação limite coisas acontecem. Conversamos e decidimos fazer também um reef na vela principal para deixar o barco mais estável e seguro. Mesmo assim continuamos voando. Fazemos mais um reef no jib e o barco diminui para 10 nós o que consideramos aceitável. Curtis vai dormir, mas vem para o saloon a cada meia hora. O movimento do barco está muito desconfortável, principalmente na cabine dele que fica na frente do lado esquerdo. Apesar do catamarã quase não inclinar (um mono casco nesta situação estaria deitado...), o lado onde ele tenta dormir é o que está recebendo o impacto das ondas.

É uma noite também pesada para mim e acabo ficando acordado da uma até as 9 da manhã quando vou tirar um cochilo. Pela manhã estou super cansado, mas feliz. Cada esporte tem seus números, seus objetivos. Na montanha, nos países que adotam pés ao invés de metros, o número mágico é 20.000 pés. Escalar uma montanha desta altitude é um sonho. Nos que adotam metros é 6.000 metros, um objetivo a ser buscado. Uma montanha com 5.900 não serve, tem de ser acima deste número mágico. Ah, a pessoa diria, escalei um 6.000.. Para veleiros em travessias a marca a ser buscada é de 200 milhas náuticas em 24 horas, ao redor de 380 quilômetros. Mas, barcos como o meu tem chance quase zero de conseguir isso. A velocidade de veleiros é muito dependente do comprimento da linha d'água e o Good Karma é um dos catamarãs mais pequenos e, portanto, razoavelmente lentos. Eles só começam a ser realmente velozes (e, claro, muito caros) a partir de 42 pés. Nunca faria 200 milhas em um dia, qualquer coisa como 160 milhas já me deixaria muito contente. Mas, não nesta noite... Às seis da manhã, completando oito dias de viagem, coloco os dados no nosso log, latitude, longitude, curso, velocidade e distância... e vejo que das seis da manhã de ontem para as seis da manhã de hoje percorremos 204 milhas!!! Incrível! Jamais imaginaria! Claro que isso só foi possível por conta da correnteza super forte e a favor, mas 204 são 204 e estou feliz.

Às oito da manhã ligamos o SSB e nos conectamos na net e temos notícias da meia dúzia de barcos que também participam. Desde ontem venho colocando um waypoint

com a localização de cada um deles em nosso plotter para ver onde estão e como vão nossos vizinhos. Estamos todos a 40 graus de latitude em uma longa fila distribuída por 60 milhas. Com isso ficamos sabendo como está o vento a frente de nós e o que podemos esperar para as próximas horas. Exercício interessante. Também será interessante conhecer essas pessoas quando chegarmos a Horta, nos Açores, já que até agora são apenas vozes, mas, claro, já existe uma conexão entre nós. Tantas coisas com as quais sonhei e sobre as quais li relatos durante três anos e que agora são realidade.

A manhã do oitavo dia passou sem novidades, vento razoável, mar calmo, todos os sistemas funcionando. À tarde a Mica avistou mais uma baleia e, por precaução, mais uma vez liguei o motor e instantaneamente ela desapareceu. Me arrependi de ter sido tão cauteloso já que da baleia só vi o splash. Na próxima vez irei velejar silenciosamente um pouco mais. Desde que li que em junho é época da migração das baleias em Açores que venho sonhando com ver alguma de perto.

Não importa que eu veja nasceres e pões do sol todos os dias da minha vida. A cada vez que vejo um par de fazer o que estou fazendo e dedico alguns momentos para este espetáculo tão parecido dia a dia, mas ao mesmo tempo tão único e deslumbrante. O mesmo acontece com quando os golfinhos vêm brincar na proa do Good Karma. Vou imediatamente para lá e fico incansavelmente vendo eles nadando com uma graça e rapidez única como se realmente não fizessem esforço algum, apenas um leve balançar de sua cauda. Passam a milímetros da proa e posso sentir que fazem isso para ter a adrenalina. Pelas cores identifico cada um deles e noto que alguns se arriscam mais, passam mais próximos, nadam de costas e cruzam de um lado ao outro do barco. Me debruço no trampolim e deixo meu braço pendurado bem próximo da água na esperança de que algum deles me toque, mas nunca acontece, apesar de que eles passem muito próximo. Sempre saio com um sorriso no rosto. Algo simples e que já vivi muitas vezes e que, no entanto, não falha em me deixar feliz.

Como tem acontecido nas últimas noites, durmo profundamente, mas acordo dez minutos antes do meu turno, às três da madrugada, mesmo sem despertador. Vou para o cockpit e encontro uma noite muito diferente das anteriores. Até agora temos tido uma sorte incrível com o tempo, sol de dia, céu azul e noites limpas, embora com poucas estrelas. Hoje é completamente diferente, uma fina garoa molha todo o cockpit e uma bruma envolve todo o horizonte dando um aspecto um pouco deprimente à noite.

Faço o meu turno dentro do saloon saindo de tempos em tempos para olhar o radar. Às seis da manhã, na hora de passar o turno para o Curtis, o vento morre completamente e, pela primeira vez desde que saímos de Bermudas ligo o motor. Não posso reclamar, foram 1400 milhas náuticas de vela. Mas, apesar de já saber que isso

iria acontecer pelas previsões que temos recebido do Chris Parker, não deixo de me decepcionar. Tinha uma pequena esperança de poder fazer toda a travessia à vela e agora estamos tão próximos, apenas 450 milhas... A bruma se desfaz, o sol nasce e o dia se torna quente e um pouco opressivo. O vento na mesma direção e na mesma velocidade faz com que não tenha vento algum no barco, dá a sensação de estarmos parados. Hoje pela primeira vez preferia já ter chegado e vejo esses próximos três dias com pouco entusiasmo. Volto ao meu livro...

No anoitecer do décimo dia baixa uma densa neblina que deixa nossa visibilidade reduzida a alguns metros. O mar está extremamente liso e não há nenhum vento. O gerador eólico repousa inerte. Mais do que nunca tenho a sensação de estar parado no meio de um infinito oceano. Ir fora do saloon para checar visualmente se há alguém próximo é inútil. Deixo o radar ligado com um alarme de 12 milhas assim como o alarme do IAS. Os filmes que havia baixado no celular terminaram e ler de madrugada com sono é muito difícil para mim. Será um longo turno.

O décimo primeiro dia vem e vai sem novidades a não ser a visita de quase uma centena de golfinhos que passam a estibordo na direção contrária criando uma grande comoção com seus saltos. Alguns fazem um pequeno desvio e vem brincar um pouco em nossa proa para em seguida se juntarem ao grande grupo.

À noite, como nas últimas três, o barco deixa uma trilha branca de fluorescência de vários metros de extensão.

O amanhecer do décimo segundo dia nos traz um pouco de vento, não o suficiente para desligarmos os motores, mas que acresce um nó à nossa velocidade. Faltam menos de 200 milhas e ainda hoje devemos ver à distância a primeira ilha do arquipélago: Flores.

Ao meio dia do décimo segundo dia de travessia acontece: avistamos terra!!! O perfil quase vertical da ilha de Flores aparece a nosso bombordo se erguendo a uma altitude considerável. Nossa semana em Bermudas foi tão cheia de trabalho nos dias em que tínhamos internet que não li quase nada sobre Açores de modo que não sei qual a altitude das montanhas em Flores, mas pelo que posso estimar deve ter pelo menos 1000 metros! Uma sensação estranha ver alguma coisa no horizonte a não ser água depois de tanto tempo, estranha e gostosa. Agora faltam apenas ao redor de 28 horas para nosso destino e nada em nossos weather faxes mostra que vamos ter algo diferente do que tivemos nestes últimos dias, mar tranquilo e ventos suaves. Nunca imaginei que esta travessia fosse assim tranquila. Claro que escolhemos o melhor mês, a melhor data para iniciar e, com a ajuda do Chris, fizemos uma rota que favorecesse bons ventos e mar tranquilo. Ao mudar de planos e fazer a rota via Bermudas evitamos velejar acima de 40 graus de latitude norte, principalmente nas regiões mais a oeste

onde, com certeza, teríamos tido encontros com mares muito mais nervosos do que o que tivemos.

Hoje reabastecemos os nossos tanques de diesel para vermos se necessitaríamos uma escala em Flores ou se teríamos combustível suficiente para chegar a Horta e vimos que vamos chegar com folga. Toda a cuidadosa preparação desta travessia foi acertada. Saímos com 200 litros de diesel além dos 220 de nossos tanques e isso foi mais do que suficiente para, agora que não há vento, poder usar o motor sem preocupação. Claro que poderíamos ter feito tudo a vela como sempre foi feito antes de que os veleiros fossem equipados com motores, mas isso teria acrescentado pelo menos mais três dias a nossa travessia. Eu estaria perfeitamente contente com isso, mas tanto a Mica quanto o Curtis têm compromissos e fazer a travessia em 13 dias nos dá a oportunidade de conhecer melhor os Açores. Amanhã de manhã Theresa, a esposa de Curtis, voa de Lisboa, onde chegou há alguns dias, para Horta para encontrar com o marido e passar esta semana conosco e, de São Miguel, voar de volta à Lisboa. Ela não curte travessias.

Para fechar com chave de ouro esta perna da travessia falta apenas que vejamos baleias. Já estive em vários lugares onde poderia ter tido esta oportunidade, Austrália, Hawaii, Panamá, mas por uma razão ou por outra nunca consegui ver, ou se vi, foi ao longe, apenas o splash e ficou este desejo. Horta é um lugar mundialmente famoso por whale watching e seis empresas oferecem tours e o mês de junho é o melhor para isso de modo que tenho grandes expectativas. Quem sabe nas próximas horas...

Desde que saímos de Bermudas que temos visto com bastante frequência caravelas, essas águas vivas lilases que flutuam e que se alimentam através de longos tentáculos com um veneno extremamente forte. Anos atrás eu socorri um mergulhador em Lombok, na Indonésia, que tinha encostado nos tentáculos de uma delas. Ele tinha feito uma reação anafilática e estava quase sufocando. Estava pronto para fazer uma traqueotomia, minha primeira, quando aos poucos ele foi melhorando. Pelos meus esforços, a empresa da qual ele era cliente me presenteou com um mergulho. Até hoje a quantidade de caravelas já tinha me surpreendido já que via muitas a cada dia. Mas, hoje, foi espetacular! Flutuando no que parecem riachos no meio do oceano, serpenteantes linhas de água mais clara com centenas de metros de extensão e talvez ao redor de 30 metros de largura estavam milhares de caravelas como pequenos veleiros de velas rosadas, como flores de lótus em um enorme lago azul! Lindíssimo e surpreendente!

É interessante minha relação com o tempo aqui na travessia. Desde que comprei o Good Karma que aos poucos fui me acostumando com o ritmo muito lento de tudo a bordo. Quando ele está voando estamos a 18 km/hora e sua velocidade de cruzeiro é

ao redor de 12 km/hora! Para cobrir distâncias grandes seria mais rápido de bicicleta. Não há muito o que fazer em um dia normal, a cada vinte minutos checar o horizonte e normalmente não há nada para ver. Uma vez por dia checar o motor, óleo do motor tensão das correntes e óleo do sail drive. Corrigir a rota, ajustar um pouco as velas. E então ler, dormir, conversar, olhar para o oceano sem fim, pensar na vida. Sempre no Good Karma foi assim, mas nesta longa travessia com ventos favoráveis e mares tranquilos mais do que nunca tenho de me adaptar a um ritmo de vida que não é o meu natural. Penso na música do Almir Sater - Ando devagar porque já tive pressa...

O lado bom é que isso, sem dúvida, me faz bem. No meu modo natural leio meus livros muito rapidamente. Aqui, saboreio cada frase e paro para digerir o que estou lendo, faço relações entre o que estou lendo com minhas experiências pessoais, tiro mais proveito de cada frase. Mas, isso não me vem naturalmente, as vezes tenho de combater o sentimento de que estou perdendo tempo quando na realidade estou ganhando tanto com esta experiência de viver mais no momento, mais presente, sem pensar no que acontecerá depois, quando chegar à Portugal. Tenho o futuro aberto à minha frente e isso é impagável.

Pela manhã do nosso décimo terceiro e último dia deste trecho da travessia não vemos mais Flores e anda não podemos avistar Faial. Estamos em um mar sem horizontes uma vez mais. As suaves cores do amanhecer se alternam e o mundo vai tomando forma ao meu redor. O sol brota do mar anunciando mais um lindo dia e, apesar de ainda não termos chegado, faltam ainda ao redor de doze horas, já começo a fazer o balanço desta travessia. Nunca imaginei que fossemos ter tanta sorte com o clima, com os ventos, com o mar, com o barco. Sim, esta é a melhor época para fazer esta travessia, sim planejamos correta e cuidadosamente, sim tivemos excelente assessoria, mas mesmo assim previa que teríamos pelo menos uma tempestade à caminho. Ao sairmos tínhamos uma previsão do tempo que era confiável para os próximos cinco dias. Depois disso seria uma incógnita o que aconteceria no caminho. E, no entanto, nada dramático aconteceu. Foi incrível!

Ainda mais que na montanha, aqui no Good Karma, estamos com uma relação extremamente estreita com a natureza. Ela nos dá tudo e não precisamos de nada de fora, ou quase nada. Nos dá o vento que nos transporta e nos dá o prazer de tê-lo em nosso rosto, nos dá o sol que como uma fotossíntese é convertido em energia para nossos eletrônicos, para nossas luzes, para fazermos nossa água, para nos aquecer aos finais das tardes. Com um bom estoque de comida podemos ficar no mar por meses, indefinitivamente. Eu nunca pesco, não gosto de matar nenhum ser, e nunca nada foi morto aqui no Good Karma. As pequenas formigas que resolveram se juntar à tripulação do Good Karma na Guatemala seguem perambulando pelo barco e, uma vez que delimito minha cama como off limits através de colocar cravos ao redor da

cama que aparentemente afasta, na mata, apenas afasta as formigas, desenvolvemos um código de convivência bastante confortável para ambas as partes. Mas, o Curtis é um ser do mar e não senti que não seria justo que ele não pescasse. Porém, apesar de ser um bom pescador e de diligentemente ter colocado sua linha 19 dias em sequência, nada aconteceu. O Good Karma pelo jeito protege os peixes ao nosso redor para grande frustração do Curtis. A maldição (ou benção) do Good Karma...Ontem, para usar o wasabi que trouxemos em grandes quantidades, a Mica fez um molho de wasabi, mel e molho de soja, delicioso! Então, não fosse a maldição do Good Karma, teríamos também comida a nossa disposição acrescentando mais um item ao nosso off the grid. No meio da tarde grande emoção: a Ilha de Faial a nossa frente! Estávamos terminando o mais longo e potencialmente mais complicado trecho de nossa travessia! Aos poucos fomos nos aproximando e distinguindo os detalhes da ilha com seus impressionantes penhascos, água extremamente clara e profunda mesmo próximo da costa. Contornamos metade da ilha para chegar à Horta, o maior vilarejo da ilha e a capital de vela dos Açores. A maior parte dos barcos que fazem a travessia chegam aqui, alguns como nós vindos de Bermudas, outros fazendo a travessia diretamente dos Estados Unidos ou do Caribe. Saboreando cada metro da costa seguimos o mais próximo que podemos absorvendo os tons aos quais já não estamos acostumados, os verdes, os cinzas e negros das montanhas vulcânicas, o azul diferente das águas mais rasas. Entramos no porto e ancoramos entre outros vinte barcos, além da centena de outros que estão na marina. Descemos à terra e é estranho estar em terra firme. O corpo balança como se o porto estivesse se movendo. A pequena cidade de Horta é lindíssima com casas tradicionais, ruelas estreitas e lindas vistas do mar. Após um pequeno descanso eu e a Mica voltamos ao barco enquanto que o Curtis foi encontrar com sua esposa que havia voado de Lisboa.

AÇORES

Que delícia dormir na âncora com o *Good Karma* parado, quase sem balançar, no abrigo do porto. Uma noite profunda, sem intervalos para o turno, sem ruídos, sem preocupações.

Vamos todos ao escritório da imigração e aduana para dar entrada na comunidade europeia e somos recebidos com sorrisos e muita simpatia. Nos dão três meses de permanência com a possibilidade de extensão por outros três meses e ao *Good Karma* dão 18 meses e fico feliz pois estava preocupado se poderia deixar o barco por aqui durante o inverno quando vou guiar meus grupos.

O oficial da imigração me conta que pouquíssimos brasileiros passam por aqui, mas que por coincidência neste dia estavam outros dois barcos brasileiros, o *Farofa* e o *Murgen*. Vamos visitar os dois e dividir experiências. O *Farofa* tinha 3 pessoas a bordo, capitães profissionais que estavam levando este enorme catamarã de 56 pés dos Estados Unidos à Europa e que partiriam neste mesmo dia. Conversamos por apenas alguns minutos, eles estão com pressa para partir. Vamos então para o *Murgen*, um Benetaux monocasco de 39 pés que havia partido do Caribe diretamente para os Açores. O Thiago e o Marcelo nos convidaram para subir a bordo e imediatamente se deu esta conexão que vem de pessoas que estão vivendo o mesmo tipo de experiência. Conversamos por meia hora e ficamos de nos encontrar no final da tarde. Eles seguem daqui para Portugal mais ou menos na mesma data que nós e de lá Thiago encontrará sua esposa e seguem então para o Mediterrâneo. Creio que vamos nos encontrar algumas vezes no futuro.

Encontramos com o Curtis e a Theresa e decidimos alugar um carro para explorar o lugar e passamos uma tarde super agradável por esta linda ilha. Meus olhos devoram cada tom de verde! Nossa primeira parada é no Morro do Castelo Branco, uma linda montanha testemunha resultado de uma antiga erupção. Seguimos então para Capelinhos, a mais dramática paisagem da ilha. Nos anos 50, um dos vários vulcões da ilha entrou em uma erupção que durou 13 meses e teve como resultado a formação de

uma montanha no canto oeste da ilha que acrescentou 2,5 quilômetros quadrados a sua área. Seguimos então para a enorme caldeira no centro da ilha com 2 quilômetros de diâmetro, 400 metros de profundidade e sete quilômetros de perímetro. Chegamos com uma espessa bruma cobrindo parte da caldeira dando um aspecto misterioso ao lugar.

Curtis e Theresa ficaram em um Airbnb e eu e a Mica planejamos convidar nossos novos amigos do Murgem para jantar, mas o cansaço nos venceu e fomos dormir super cedo. As 13 noites mal dormidas estavam cobrando seu preço.

Desde que comecei a pensar na travessia do Atlântico que, ao estudar a rota e ver que a parada lógica durante a travessia seria nos Açores que vi que a montanha mais alta de Portugal estava na ilha do Pico. Nossa entrada nos Açores por Horta foi escolhida justamente porque Horta está exatamente em frente do Pico a apenas meia hora de ferry.

A previsão do tempo mostra que duas frentes se aproximam dos Açores e o tempo promete ficar ruim nos próximos 4 ou 5 dias. Eu e a Mica resolvemos então subir o Pico hoje. Mas, lendo sobre a escalada desta montanha de 2351 metros, vemos que algumas pessoas sobem à tarde e dormem no topo para assistir ao nascer do sol e, claro, a ideia nos entusiasma de cara. Pela manhã fazemos compras de comidas frescas das quais o Good Karma estava super carente depois de 13 dias no mar e ao meio dia tomamos o ferry para o vilarejo de Madalena na Ilha do Pico. Almoçamos um gostoso bacalhau e tomamos um taxi até a Casa da Montanha a 1150 metros de altitude. Chegamos lá com uma garoa e o céu super escuro e, para nosso grande desapontamento, os guarda parques nos dizem que não acham recomendável que passemos a noite lá em cima, o tempo promete virar e não há mais ninguém na montanha. Como respeitamos muito as montanhas seguimos o conselho e decidimos abortar a escalada. O cume é bastante desprotegido e do Atlântico podem vir ventos fortíssimos. Desapontados seguimos para o estacionamento para ver se conseguimos uma carona para descer de volta à Madalena e acabamos conhecendo o Renato, um guia da montanha com 2300 ascensões nos últimos 27 anos! Contamos um pouco sobre nós e ele nos recomenda que iniciemos nossa subida às 3 da manhã. Nos leva a um camping em Madalena e nos conta que irá nos buscar às 2:30 da madrugada para levar-nos até a Casa da Montanha! É impressionante o que o universo nos presenteia. Ele é super simpático e com seu currículo de guia desta montanha confiamos em sua sugestão.

Após uma curta noite de sono, iniciamos a escalada que tem ao redor de 7 quilômetros de extensão com um ganho de 1200 metros. A trilha é marcada por 47 postes numerados para orientar os escaladores, mas com dois metros de visibilidade e uma garoa gelada vindo em nossos olhos nos perdemos várias vezes, temos de voltar até a

última marcação, avançamos rapidamente, mas temos de retroceder. Com as primeiras luzes do dia a trilha fica mais clara e justo quando o sol começa a despontar no horizonte chegamos ao cume com uma vista que me lembra muito o Kilimanjaro: céu azul, sol brilhando e uma espessa camada de nuvens cobrindo tudo abaixo. O frio está muito forte, alguns graus abaixo de zero e nos aquecemos em uma pequena fumarola de onde sai um gostoso vento quentinho. Descansamos, trocamos experiências do que sentimos na subida e felizes iniciamos a descida. Tanto eu como a Mica estamos acostumados a uma vida muito ativa e temos excelente preparo físico. Normalmente...Eu estou no barco há 3 meses e a Mica há um mês e meio, ambos sem fazer nenhum exercício e desço com dor nos joelhos e sentindo dor no dedinho do pé esquerdo que quebrei há dois meses na Flórida. Chegamos de volta à Casa da Montanha após 3 horas de subida e duas de descida, devolvemos os GPSs que também funcionam como celulares que o parque entrega a cada pessoa que sobe a montanha e voltamos para Horta. Na chegada o Curtis nos conta que estudou o clima e que não há condições de velejar até terça feira, cinco dias depois e que ele e a Theresa resolveram voar para São Miguel e de lá para Lisboa para viajar pelo país. Ele não diz o que sente e fica claro que ele está abortando a travessia por pressão de sua esposa e fico super triste por ele e também por nós que não teremos sua companhia na próxima perna da viagem.

Converso com a Mica para saber como ela se sente de fazer dos Açores até Lisboa apenas comigo, seis dias de travessia e ele me pergunta se eu me sinto confiante de seguirmos apenas nós dois. Será mais cansativo com apenas duas pessoas, mas tenho confiança em minhas habilidades e ela então confirma que seguirá comigo. Quantas mudanças na tripulação e nos planos. Saímos de Nova Iorque com cinco pessoas, duas desceram em Bermudas e agora mais um em Açores. Mas, seguimos!

No dia seguinte, acordamos cedo e partimos para a Ilha Terceira que fica a 70 nm de Horta e seguimos pela costa sul da Ilha do Pico com a esperança de avistar as baleias, mas ainda não seria desta vez. O vento estava de frente e, com exceção de 2 horas, o restante viemos motor sailing.

Chegamos à marina de Angra do Heroísmo, a principal cidade da ilha, mas não havia vaga para o Good Karma. Amarramos no píer do posto de diesel onde passamos uma noite muito ruim com o barco se chocando contra o píer durante toda a noite. Na manhã seguinte, enchemos os tanques e mudamos o barco para o muro em frente à marina e o restante do dia foi lutando contra as ondas que entravam na marina com força cada vez maior. O vento que começou hoje e está previsto para piorar muito durante a noite e no dia de amanhã se chama Carpinteiro, pois como ele vem do sudeste, única direção que a marina não é protegida, fazia com que, antigamente, os barcos ancorados na baía se destroçassem contra os rochedos e no dia seguinte os

carpinteiros tivessem muito trabalho para repará-los! Este vento, de acordo com os vários pescadores que vieram nos ajudar a amarrar o barco, entra apenas 3 ou 4 dias por ano...e entrou hoje...

Colocamos oito cordas deixando o *Good Karma* o mais seguro possível, mas com o anoitecer e a chegada do vento mais forte previsto para a meia noite, estou com medo.

Por 24 horas o vento castigou o *Good Karma*. Com o atrito contra a borda áspera do muro duas cordas se romperam e as rajadas de vento chegaram a 90 km/hora. A uma certa hora cheguei a ligar os motores para que, se as cordas se rompessem, eu pudesse segurar o barco no motor. Mas, no final, nada mais sério aconteceu e aos poucos o vento foi acalmando e finalmente me senti confortável para sair para conhecer a cidade. Angra do Heroísmo tem este nome como homenagem a bravura de seus habitantes quando a Espanha invadiu Portugal. Se conta que esta foi a única ilha dos Açores que resistiu aos espanhóis. A pequena cidade é Patrimônio Cultural da Humanidade da UNESCO e é lindíssima, toda com casas em estilo colonial português, ruas com paralelepípedos, flores, inúmeras igrejas e capelas e um vulcão extinto de onde se tem uma vista super bonita de toda a cidade. Mas, o que mais me chamou atenção e me encantou foi a simpatia de seus moradores. Grandes sorrisos, bons dias, e na marina todos dispostos ajudar. Não sei como sentirei os portugueses no continente, já que várias pessoas me disseram que os acharam rudes, mas se forem como os açorianos vou amar Portugal!

Para variar trabalhei no barco, as mil coisas que sempre tenho de fazer, mas nada sério. Uma definição que adoro em relação à veleiros e velejar é que "Velejar é a arte de consertar barcos em lugares exóticos"!!!

No dia seguinte eu e a Mica fomos caminhar até o topo do Monte Brasil e ao voltar ao barco fui ajudar um veleiro com dois italianos que estavam chegando. Me contaram que na noite anterior, vindo para a Ilha Terceira, colidiram com uma baleia e danificaram o leme. Me pediram para ajudar a direcionar o barco com o meu dinghy já que estavam controle do barco e, umas horas mais tarde, nos trouxeram uma garrafa de um bom vinho branco da Puglia. Também me deram seus contatos para me passarem informações sobre onde velejar na Itália.

Pela quarta noite consecutiva tivemos o Thiago e o Marcelo em nosso barco para conversar, jantar, contar histórias e dividir experiências. Como sempre acontece neste tipo de situação onde se divide uma atividade, seja na montanha ou no mar, em muito pouco tempo se cria uma amizade forte que de outra maneira levaria muito mais tempo para se consolidar. Vou sentir saudades do Marcelo que já terá ido para o Brasil quando chegarmos a Lisboa. O Thiago irá encontrar com sua esposa em Lisboa

e ficamos de nos encontrarmos lá para mais um jantar a bordo ou quem sabe um bacalhau em algum restaurante.

Hoje recebi uma excelente notícia, o Greg, sua esposa e sua filha irão me encontrar em Lisboa para passarem 20 dias velejando comigo até as Ilhas Baleares! Fico muito feliz já que gosto muito do Greg e já dividimos coisas muito importantes em nossas vidas. Escalamos juntos o Cho Oyu, minha primeira montanha de mais de 8.000 metros, o Evereste, além de ele ser meu parceiro de ski. Desde que eu e a Kathy nos separamos que venho buscando amigos para fazerem trechos de meus planos de vela. Não gosto de viajar sozinho e no barco não creio que seja seguro. Depois das Baleares ainda não sei quem virá, mas, tenho certeza, alguém irá aparecer.

No dia 19 de junho as cinco da manhã, ainda escuro, saímos para uma viagem de 90 milhas até a ilha principal dos Açores, São Miguel com a ideia de passar duas noites, conhecer esta ilha e partir para o último trecho da travessia, de lá até Lisboa, mas um pouco depois de partirmos recebemos um e-mail do Chris nos recomendando iniciar a travessia no dia seguinte.

A viagem da Ilha Terceira até São Miguel transcorreu sem incidentes até quase chegarmos à marina quando, de repente, ouvimos um barulho grande a bombordo como se o barco tivesse se chocado com algo. Corremos para o cockpit, olhamos ao redor e não vimos nada. Lógico que pensamos em uma baleia, mas estávamos com o motor ligado e elas normalmente se afastam com o ruído. O barco estava absolutamente normal de modo que seguimos prestando atenção para ver se algo acontecia. Nas últimas luzes chegamos à marina de Ponta Delgada na ilha de São Miguel. Encontramos uma vaga, prendemos o barco e em seguida fomos dormir.

Acordamos cedo para tentar fazer as coisas que precisávamos e, com sorte, ainda sobrar algum tempo para conhecer algo da ilha, mas era feriado, Corpus Christi. O mais importante que tínhamos para fazer aqui que era recarregar um de nossos tanques de gás de cozinha não foi possível. Creio que temos o suficiente para mais seis dias, mas estaria mais tranquilo se pudesse sair com um de reserva. Fomos ao supermercado, nos abastecemos de frutas e verduras e, como ainda eram 10 da manhã, alugamos um scooter e fomos conhecer uma área de atividade geotérmica chamada Furnas no canto leste da ilha, a uns 40 quilômetros da marina. Que delícia estar em uma moto novamente! Desde que, há dois anos, fiz com a Kathy de Cape Town a Johannesburgo em uma BMW 800 que não andava de moto. E o caminho é simplesmente lindo, extremamente verde, com milhares de hortênsias de todas as cores, pinheiros e samambaias. Realmente os Açores são lindos com cada ilha com uma personalidade diferente. Andamos à beira do lago no centro da caldeira e visitamos a área com fumarolas e fontes de água quente e voltamos para o barco. Enchemos os

tanques de diesel e estávamos saindo da marina quando notei que o timão estava mais duro do que o normal. Voltei para a marina morrendo de medo que o que quer que fosse com que colidimos ontem tivesse danificado o leme. Isso seria catastrófico já que aqui nos Açores não há possibilidade de tirar o *Good Karma* da água por conta de sua largura.

Atraquei novamente na marina, peguei a máscara e o snorkel e mergulhei. Para grande alívio era uma corda que havia se prendido à hélice e ao leme. Com uma faca cortei a corda e seguimos viagem.

Cada vez que inicio uma travessia tenho um misto de alegria e apreensão. A nossa frente 750 milhas náuticas de mar aberto onde o *Good Karma* não é mais do que um pontinho no infinito do oceano. Mas, a apreensão logo se vai e fica apenas a alegria de mais uma vez estar no mar, na natureza, ao sabor dos ventos e das ondas.

DE AÇORES PARA LISBOA

É estranho como as emoções tomam conta da gente e por mais que tentemos analisar e usar nossa parte racional, elas, às vezes, insistem em se impor. Nas montanhas, em muitas situações, isto aconteceu comigo principalmente, como agora, à noite. Um medo, uma angústia se apodera de mim e por mais que tente controlar este sentimento é inútil. Uma sensação de opressão no peito, um desejo que a noite acabe, que o sol nasça e, com ele, venha novamente a segurança.

Durante a tarde o vento gradualmente aumentou e ao receber a previsão veio a notícia de que as próximas 48 horas seriam de ventos muito fortes, de até 70 km/hora. No dia anterior à nossa partida dos Açores recebemos um e-mail do Chris que nos mostrava uma situação mais ou menos tranquila com ventos de 40 km/hora e rajadas de, no máximo, 50. Mas, a frente se intensificou e acelerou de modo que seremos ultrapassados por ela nos próximos dois dias.

Vou tentar dormir no meu descanso das 23 horas até as 2 da madrugada, mas o balanço crescente do barco acompanhado de uma também crescente angústia me rouba o sono. Quarenta e oito horas de ventos fortes significa o potencial para ondas grandes, grandes demais para minha paz de espírito. Reduzo as velas, mas o barco segue veloz e grandes ondas passam embaixo do Good Karma que surfa velozmente, dança de um lado para o outro em um movimento que me deixa nervoso. Durante o dia mais uma vez reduzo as velas deixando a vela principal com dois reefs e o jib com metade da área vélica. Ainda assim o Good Karma desce as ondas a 10 nós. As ondas agora estão com ao redor de 3 metros de altura e ainda temos pelo menos mais 24 horas de vento forte. Pela manhã não consigo me comunicar com o Chris, ouço sua voz distante com muita interferência. Terei de esperar até as 22 horas para o novo contato. Sinto que a Mica também está preocupada e tento manter meu semblante tranquilo para transmitir confiança a ela, mas estou longe de estar tranquilo. O céu e o mar estão cinza e uma fina chuva nos deixa presos dentro do barco. De dentro do saloon, olhando trás, vejo as ondas se aproximarem na altura das placas solares. O barco desce as ondas, acelera, vira um pouco de lado e em seguida o piloto automático corrige o rumo. E isso se repete a cada poucos segundos, incessantemente. Tento combater a ansiedade com uma análise fria da situação. Trinta nós de vento não é muito, já peguei muito mais do que isso e não houve problemas. O ângulo das ondas

não é perigoso, seria pior se eles viessem de lado e não quase por trás como estão. Não há razão para preocupação, digo para mim mesmo. Mas, e se isso piorar, se com a continuação do vento o mar crescer mais ainda? Olho no plotter e vejo os Açores há 500 quilômetros e Lisboa a 1000. Desde que saímos que não vimos qualquer outra embarcação. O trânsito maior é para a entrada do Mediterrâneo em Gibraltar, mais ao sul, e não para Portugal. E nós, em 70 metros quadrados de barco, dentro deste imenso oceano. A cada quinze minutos olho no radar e vejo as manchas vermelhas de tempestades se formando ao nosso redor. As vezes a chuva aumenta, as vezes diminui, mas nunca para de garoar. Grupos de golfinhos vem brincar ao nosso redor mesmo com o mar revolto, mas nem eles conseguem melhorar meu estado de espírito. A travessia começou há 35 dias e até agora não me senti assim. Normalmente odeio usar o motor, mas agora conto as horas para chegar ao ponto, dois dias antes de chegar a Lisboa, quando o vento, de acordo com o Chris, irá morrer.

Às 22 horas da sexta feira consigo comunicação com o Chris que me conta que em poucas horas o vento deverá diminuir e mudar de ângulo, mais para oeste ao invés do sudoeste que tivemos até agora. O cansaço físico e emocional me faz dormir profundamente mesmo com o sacolejar do barco e, quando acordo, as duas da madrugada, a Mica me conta que o vento acalmou e que realmente mudou de ângulo. Agora temos vento diretamente atrás do barco. Ajusto as velas deixando wing to wing, ou seja, a principal e o jib uma de cada lado. O ideal seria usar o spinaker, mas até que o conserte em Lisboa, não tenho este recurso.

A lua quase cheia ilumina o mar e sinto que a mudança dos ventos e do clima faz com que aos poucos a angustia que me acompanhou por tantas horas, se desfaça. O frio foi embora e consigo novamente ver e sentir a beleza disto tudo e me orgulho do que fiz até agora.

No sábado, gradualmente o mar vai abaixando e tornando-se mais regular com ondas grandes a cada 7 segundos, um agradável swell que ajuda empurrar o Good Karma ao seu destino.

Agora, com apenas nós dois, é muito mais duro. Os turnos são de três horas, tanto de dia quanto à noite e neste período de tempo não é possível dormir profundamente. Demoro pelo menos meia hora para adormecer e coloco o despertador para quinze minutos antes de iniciar meu turno. Com isso, sobra pouco mais de duas horas para descansar e tanto eu como a Mica estamos nos sentindo cansados o dia todo. Creio que com o passar dos dias o nosso organismo vai novamente se acostumar e vamos nos sentir melhor. Isso acontece a cada travessia, os primeiros três dias são os piores, mas agora, mesmo durante o dia, dormimos, ou pelo menos vamos para o quarto a cada oportunidade o que faz com que tenhamos pouco tempo ou energia para conversar ou interagir. É como se estivéssemos sozinhos no barco. Leio e vejo filmes...

Pelo domingo de manhã não há o que fazer, o vento caiu muito, as velas batem de um lado para o outro fazendo um barulho desconfortável e assumo o que já sabia que iria acontecer, temos de ligar os motores. A não ser que haja uma mudança, serão ao redor de 80 horas de motor até Lisboa. Faltam 360 milhas e com apenas um motor estamos fazendo 5 nós. Faço os cálculos de consumo de diesel e fico tranquilo. Gastaremos ao redor de 40 galões e temos nos tanques 54 galões além dos 20 nos containers, mais do que suficiente para chegar lá. Agora sempre saio com muito mais do que necessito. Minha travessia no ano passado do México para a Flórida me ensinou isso. Foi uma enorme angústia sentir que poderíamos ficar sem combustível e com vento contrário.

Como ainda não estou conseguindo contato com o Chris peço para a Kathy, através do InReach, que me passe a previsão de tempo para as próximas 72 horas e ela confirma que não haverá vento. Tenho de me conformar. É incrível como, em barcos, temos de ter back up para qualquer dos sistemas. Se tivesse, para comunicação, apenas o SSB, agora estaria isolado.

Desde que saímos dos Açores temos estado em constante comunicação via InReach com o Thiago e o Marcelo que saíram 2 dias e meio antes de nós. Eles tiveram de usar o motor nas primeiras quarenta e oito horas e depois puderam velejar e passaram pelos mesmos ventos fortes, mares revoltos que nós e agora estão quase chegando à Lisboa. Já podem ver terra e ao redor das 20 horas vão lançar âncora! Fico muito feliz por eles e agradecido por tê-los conhecido. Saber que temos amigos à nossa frente, enfrentando o mesmo que nós, dá um apoio muito grande. Pode ser muito solitário aqui...

A noite à motor foi tranquila com nada a fazer a não ser olhar a noite escura e o radar a cada quinze minutos.

Para nossa grande surpresa pela manhã do dia seguinte, contrariando as previsões, o vento aumentou um pouco de intensidade e a direção melhorou de modo que pudemos abrir as velas e desligar os motores e assim fomos todo o dia no silêncio de um vento de 10 nós e com o mar tranquilo.

Com o passar das horas fomos acompanhando a distância entre nós e nosso destino final diminuir, 280 milhas, 250 milhas, 200 milhas. Dentro de algumas horas vamos começar a tentar planificar nossa chegada. O Thiago nos contou que a chegada em Lisboa é um verdadeiro campo minado de redes de pesca e que, se pudermos, deveríamos chegar durante o dia. Como já é minha regra não chegar em um porto que não conheço à noite, esta informação veio apenas confirmar o que já havia planejado. Mas, é inútil tentar calcular o horário de chegada antes das últimas 36 horas. São muitas as variáveis. Às 18 horas do dia 24 de junho estávamos há 190 milhas de Lisboa. Se fizermos cinco nós, uma estimativa conservadora, chegaremos lá em 38

horas, ou seja, as 10 horas da manhã, o que significa que faríamos uma parte da região com as redes de pesca à noite quando elas são basicamente invisíveis. Já tive problemas com linhas enroladas nas hélices muitas vezes na costa da Flórida e tive muito trabalho para conseguir tirar as linhas, as vezes horas trabalhando embaixo da água com máscara e snorkel. Não pretendo ter de fazer isso novamente, se puder evitar.

Pela tarde conversei com a Kathy via InReach e conto a ela de minha felicidade de estar chegando, mas também conto que sempre imaginei a chegada com um dia lindo de sol e com as velas abertas, como foi grande parte da travessia. Porém, agora, está o contrário disso. Chove sem parar, está bastante frio e absolutamente zero de vento. Não posso reclamar, dos 27 dias em que estivemos no mar (tirando os dias parados nas Bermudas e Açores), usamos os motores o redor de 5 o que é fantástico, mas mesmo assim tinha meus desejos. E, magicamente as 22 horas o vento começou a aparecer, a noite clareou e milhões de estrelas apareceram. Não podia acreditar em minha sorte! As 23 horas desligamos os motores e subimos as velas com a principal com um reef para garantir o sossego da noite já que não sabia se as tempestades haviam ido embora realmente.

Nas próximas 8 horas estivemos ocupados com o mais intenso tráfego de barcos comerciais em minha experiência com o Good Karma. Mesmo a entrada de Nova Iorque não foi assim. Estávamos cruzando perpendicularmente a rota que liga o Mediterrâneo com o Norte Europeu. E os navios não estavam interessados em desviar de nós mais do que algumas poucas centenas de metros. A regra internacional de navegação diz que barcos a vela tem preferência sobre barcos a motor, a não ser que eles tenham pouco manobrabilidade como, por exemplo, barcos pesqueiros com as redes no mar. Então, durante toda a noite e começo da manhã vimos passarem por nós gigantes de 300 metros, trinta vezes o nosso tamanho, a poucos metros de nós. Quando se aproximavam demasiadamente nós os chamávamos pelo rádio e perguntávamos se eles estava, nos vendo em seus radares e o que pretendiam fazer. Com exceção de um navio francês, todos responderam prontamente que iriam alterar seus cursos, mas faziam o mínimo possível para evitar uma colisão. O navio francês nos disse que eles tinham prioridade e apenas após eu afirmar que não, que estávamos com vela ele concordou em desviar. Claro que se ele quisesse que nós mudássemos nosso rumo era exatamente isso que eu iria fazer. Como discutir com alguém tão maior do que nós? Ah, os franceses...

Estou lendo um livro que o Thiago me emprestou, Aventuras no Mar do Helio Setti Jr sobre sua viagem de veleiro de quatro anos ao redor do mundo e distraído, olhando apenas o radar de tempos em tempos, quando olho para frente e vejo, no meio da bruma da manhã onde o sol está lutando para sair, Portugal! TERRA A VISTA!!!! Um

enorme sorriso se abre no meu rosto e sinto os olhos se encherem de lágrimas. CHEGAMOS!!! Como medir a realização de um sonho longamente acalentado? Como expressar os sentimentos? Como resumir uma experiência desta magnitude? Faltam palavras. Assim como quando terminei a escalada do Evereste e olhei para trás, sinto que foi muito mais fácil do que o que eu imaginava. Claro que assim como lá, aqui também tive momentos difíceis, medos, preocupações, angústias, mas, no geral, tive muita sorte com o clima e as dificuldades previstas deixaram as encontradas envergonhadas. Mas, sei também que assim como no Evereste a medida real desta experiência só virá com o tempo. Acho que me orgulho mais da forma com que me preparei para a realização deste sonho do que com a concretização dele. Hoje tenho 17.000 milhas náuticas embaixo do casco do Good Karma e embora saiba que o aprendizado nunca vai terminar, hoje me sinto confiante nas minhas habilidades como velejador. Ainda me sinto envergonhado e acanhado de me dizer capitão. A maior parte das pessoas que viajam o mundo em veleiros começaram suas experiências a bordo ainda crianças, filhos de pais que tinham veleiros. Eu comecei este lado da minha vida muito recentemente e com nenhuma experiência ou vocação para realizar os muitos consertos e trabalhos de manutenção que são tão importantes para que você se sinta plenamente confiante para enfrentar o mar. Sigo aprendendo e tenho a humildade de saber que o caminho é longo.

Ao concluir esta travessia é impossível para mim não admirar profundamente aqueles navegadores de antigamente que percorriam os oceanos sem todos os recursos que tenho no Good Karma. Sem GPS, plotters, profundímetros, pilotos automáticos e até conhecimento do que iriam encontrar pela frente. Comparando com o que fizeram e como fizeram tenho a medida real do meu feito. Uma das muitas coisas que o mar tem em comum com as montanhas é te ensinar respeito pela natureza e colocar em xeque o seu ego.

GLOSSÁRIO

- **AIS**
Instrumento que envia e recebe informações sobre o barco via satélite e GPS. É obrigatório na navegação comercial e facultativo pra barcos de laser. É ligado ao plotter e dá o nome da embarcação, seu destino, seu curso, sua velocidade e ajuda a calcular se os barcos estão em rota de colisão além de ter um alarme que dispara quando uma distância programada é atingida entre as duas embarcações.
- **Antifowling**
Pintura que se aplica a cada um ou dois anos no casco com substâncias químicas que ajudam a impedir a formação de moluscos no casco e com isso aumentar o atrito e diminuir a velocidade do barco.
- **Área vélica**
Área em metros quadrados das diversas velas do barco. No Laggon 38 a vela principal tem 47 metros quadrados e o jib tem 30 metros quadrados quando completamente abertas. Quando o vento aumenta é aconselhável diminuir a área vélica através do que se chama em inglês de *reef*.
- **Boat Show**
Como temos no Brasil os Salões do Automóvel, em diversas cidades do mundo acontecem anualmente exposições de fabricantes de barcos e de equipamentos para barcos.
- **Bombordo**

O lado esquerdo do barco.

- **Catamarã**
Inventado originalmente pelos polinésios, este tipo de embarcação tem dois cascos e, normalmente, dois motores. A partir dos anos 90 começou a se tornar cada vez mais popular devido à sua área interna muito maior do que a de um mono casco além de ser mais confortável no mar por não inclinar como os mono cascos.
- **Cockpit**
Área do barco, normalmente na parte de trás, aberta, onde fica o timão e normalmente uma mesa e lugares para sentar.
- **Dessalinizador**
Equipamento que, usando de uma bomba elétrica e uma membrana, produz água potável a partir da água do mar através de osmose reversa. Dependendo da potência e do preço pode produzir desde vinte litros de água por hora até centenas de litros. Normalmente tem um aproveitamento de 20 por cento da água filtrada.
- **Dinghy**
Pequeno barco inflável auxiliar normalmente com um motor de popa usado para ir do barco até a costa.
- **Ditch bag**
Bolsa onde se colocam os itens essenciais de sobrevivência no caso do barco naufragar até chegar o resgate. Em um ditch bag tradicional se coloca comida altamente calórica, alguns litros de água, uma faca, lanterna, linha e anzol, algum método de comunicação (InReach, Spot, telefone por satélite e o Ipirb).
- **Estibordo**
Lado direito do barco.
- **Float Plan**
Documento que se envia para alguma pessoa em terra com as informações sobre o barco, seus tripulantes e a rota planejada para a viagem. É de grande utilidade no caso de ser necessário um resgate.
- **Golf Stream**

Uma das grandes correntes marinhas do planeta correndo da costa do Texas até a Europa. Sua temperatura bem mais alta do que a água circundante faz com que sobre ela se forme um microclima. Pode chegar até cinco nós de velocidade em alguns pontos. É extremamente perigosa no caso de vento em direção oposta quando podem se formar ondas de vários metros de altura.

- Halyard
Linha que serve para subir as velas.
- Ipirb
Instrumento por satélite que ao ser acionado em caso de emergência envia uma mensagem a um centro que organiza o resgate. Esta mensagem que é enviada a cada poucos minutos até que sua bateria termine envia a localização do barco em graus de latitude e longitude e a matrícula do Ipirb onde através de uma pesquisa em seu data-base o centro de resgate tem informações sobre o barco.
- Jib
Vela de forma triangular à frente do mastro.
- Milhas náuticas
Uma milha náutica corresponde a um minuto de latitude, aproximadamente 1,9 quilômetros. Não confundir com milha terrestre que é aproximadamente 1,6 quilômetros.
- Mono casco
Barco com apenas um casco.
- Motor sailing
Quando se navega usando o motor e as velas normalmente por que o vento não é forte o suficiente para usar apenas as velas.
- Nó
Medida de velocidade que corresponde a uma milha náutica por hora, ou ao redor de 1,9 quilômetros por hora. Seu nome vem do método antigo de contar o tempo que um nó em uma corda colocada na frente do barco demorava para chegar na parte de trás do barco e, com isso, estimar a velocidade do barco.
- Parasailor

Uma marca de spinakker bastante moderna que tem uma abertura horizontal por onde o vento escapa podendo com isso ser usada com ventos mais fortes do que o spinakker tradicional.

- Plotter
Também chamado de Chart plotter é um instrumento que mostra a posição do barco em um detalhado mapa além de centralizar as informações dos outros instrumentos do barco como direção e velocidade do vento, velocidade do barco, profundidade do mar, radar e AIS.
- Proa
Parte da frente do barco.
- Popa
Parte de trás do barco
- Reef
Por diferentes mecanismos em diferentes velas se pode diminuir a área vélica das velas. Usada quando o vento aumenta de intensidade colocando assim em risco a estrutura do barco.
- Sail drive
A parte de alguns barcos onde ficam as hélices.
- Saloon
A cabine interior do barco onde normalmente ficam a cozinha, a mesa de jantar, a geladeira e a mesa de navegação.
- Spinakker
Vela de material leve que se usa com ventos de cauda.
- VHF
Rádio de comunicação ente barcos próximos com alcance em geral não maior de 20 milhas náuticas.

- **SSB**
Rádio de ondas curtas de alcance mundial usado para comunicação entre barcos e barcos ou barcos e estações em terra e também para se obter weather faxes e, caso ligado a um modem, também e-mails.
- **Weather fax**
Faxes com informações do clima obtidos através do rádio SSB.