Ainda há vento



24 dias em alto-mar, do Panamá a Recife,
a bordo de um trimarã de 70 pés

CLÓVIS LACERDA LEITE FILHO

Página intencionalmente deixada em branco

Clóvis Lacerda Leite Filho

Ainda há vento

24 dias em alto-mar, do Panamá a Recife,
a bordo de um trimarã de 70 pés

Ainda há vento

Copyright © 2026 Clóvis Lacerda Leite Filho
Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta obra pode ser reproduzida, armazenada ou transmitida, por qualquer meio, sem autorização prévia e por escrito do autor.

1ª edição — 2026
ISBN: 978-65-02-50247-1

Capa: Bia Lacerda em um Optimist, no Sail Camp do Lake Norman Yacht Club. Foto: Lake Norman Yacht Club
Contracapa: o Orion no Marco Zero, Recife. Foto: Bira (Drone.REC)
Fotografias: acervo do autor e da tripulação do Orion

Contato: clovislacerda@gmail.com · www.lacerda.com.br

Sumário

Introdução....5
Prólogo....7

Parte I — O sonho e a decisão....19
1. Sem saber que era impossível....21
2. O mar nunca saiu de mim....33
3. Gatsby, o barco fantasma....37
4. O não já tenho....51
5. Orion e Titã, encontro sideral....57
6. Ir ou não ir, eis a questão....61
7. Sete loucos em uma nova família....65
8. A beleza e o respeito pelo mar....75

Parte II — A travessia....79
9. Shelter Bay Marina....81
10. Do Panamá à costa colombiana....87
11. Piratas, petróleo e o Cabo de La Vela....97
12. Em Aruba....107
13. De Aruba a Tobago....113
14. Afundar as naus....119
15. De Tobago pela costa da Venezuela....127
16. Calmaria, Guianas e a fronteira....139
17. Do Equador a Natal....145
18. Chegada a Recife....153

Epílogo....159
Posfácio....163
Glossário....171
Agradecimentos....177
Sobre o autor....181
Nota sobre o processo editorial....183

Introdução

por Cláudia Prosini

Quando Clóvis Lacerda me contou que ia embarcar numa viagem de quase um mês entre céu e mar, fiquei surpresa. Sei que ele é apaixonado pelo mar, é velejador desde a adolescência e tem dois barcos na cidade onde mora, Mooresville, na Carolina do Norte. Só não sabia se ele aguentaria uma travessia tão longa e imprevisível, pois era mais acostumado a regatas e passeios bem mais curtos. E isso é bem diferente de embarcar em um veleiro de alta performance, veloz e totalmente espartano, desprovido de qualquer conforto para uma aventura tão longa.

Fui duas vezes do Recife a Fernando de Noronha, como participante da Refeno (Regata Recife–Fernando de Noronha). E foram duas experiências diferentes. Na primeira, aguentei bem a travessia, pois estava num veleiro de cruzeiro, confortável, de um holandês que vendia pacotes de viagens a turistas. Ele mesmo preparava as refeições e conduzia o barco, para que todos tivessem uma viagem agradável e segura. Na segunda, a travessia foi num veleiro regateiro, sem cabines nem banheiro, sem o menor conforto. Foram dois dias bem difíceis no mar até chegar ao arquipélago. E essa experiência foi o motivo da minha preocupação. Se passar dois dias no mar nessas condições já é extenuante, imagine mais de 20 dias. Mas Clóvis estava decidido. Seria a realização de um sonho de criança.

Conheci Clóvis Lacerda quando ele tinha sete anos de idade. Estudamos na mesma classe, no Colégio Santa Maria, na zona sul do Recife. Ele era um menino inquieto, divertido e inteligente. Tirava ótimas notas, principalmente em física e matemática. O espírito calculista e aventureiro já era bem evidente naquela época.

O fato é que Clóvis não só embarcou nessa aventura, como ajudou a trazer o trimarã Orion do Panamá até o Recife em 24 dias. Veleiro que posteriormente foi o vencedor e recordista da Refeno, com as 300 milhas náuticas percorridas em impressionantes 14 horas, 18 minutos e 56 segundos.

Acompanhei toda a travessia do Orion do Panamá ao Recife por GPS. Troquei mensagens com Clóvis e Cláudio Cardoso, o comandante do barco, durante todo o percurso. A tripulação enfrentou bravamente tempestades, calmarias e até fugiu de piratas! Foi uma alegria e um alívio saber que todos chegaram sãos e salvos ao Marco Zero, no Bairro do Recife, no dia 9 de setembro de 2026.

Agora você vai ter a chance de saber tudo o que eles viveram nesses 24 dias. Momentos de alegria, deleite e contemplação da natureza, mas também de medo e tensão, como quando escaparam por pouco de colidir com um barco pesqueiro que estava com todas as luzes apagadas durante a noite. Agora, caro leitor, é só içar as velas e embarcar com Clóvis e toda a tripulação do Orion nessa jornada de autoconhecimento e superação dos próprios limites.

Prólogo

O pior dos Cinco Temidos

Era noite de lua cheia. Estávamos no terceiro dia de travessia a bordo do Orion, aproximando-nos do Cabo de La Vela, no litoral norte da Colômbia. Enfrentávamos uma das passagens mais temidas do Caribe, com ondas superiores a três metros, vento forte e tempestades. O mar e o vento testavam ao extremo a estrutura de fibra de carbono do Orion e, principalmente, a resistência física e mental dos sete tripulantes.

Uma sequência interminável de ondas altas nos obrigava a cortar cada uma delas. Ao atravessar uma crista, o Orion despencava na depressão seguinte com tanta força que o barulho ensurdecedor dava a impressão de que o veleiro havia caído no chão. Então vinha outra onda, e o ciclo se repetia brutalmente, por horas e horas. A cada impacto, o barco vibrava por inteiro. Eu observava a tortura estampada nos olhos de Cláudio Cardoso.

Nas proximidades do Cabo de La Vela havia uma baía que poderia nos proteger um pouco da fúria do mar. Mas não podíamos simplesmente ancorar. Estávamos em trânsito internacional e ainda não havíamos feito os procedimentos de imigração na Colômbia, o que não estava nos planos e não faríamos. Além disso, seria arriscado lançar a âncora em uma

área desconhecida, sem saber como era o fundo ou se conseguiríamos recolhê-la caso decidíssemos partir. Não podíamos correr o risco de ficar presos ali.

Decidimos, então, permanecer navegando em círculos nas proximidades, aguardando uma oportunidade melhor até os primeiros raios de sol da manhã seguinte.

Eu estava deitado no trampolim do barco, coberto até o último cabelo, tentando me proteger da chuva e dos jatos de água salgada que vinham de baixo dos cascos e atravessavam, sem cerimônia, os furos do trampolim. Eles não estavam ali por acaso: eram necessários para permitir a passagem do vento e evitar que o barco se transformasse em uma espécie de asa voadora.

Enquanto observava a lua, percebi algo estranho. Ela parecia mudar de posição, descrevendo lentamente um movimento circular no céu.

Havia alguma coisa errada.

O Orion estava girando.

Foi então que percebemos: quem estava no leme havia cochilado. Sem ninguém corrigindo o rumo, o barco perdeu a direção, girou ao sabor do vento e acabamos perdendo o bordo*.

* Bordo é a manobra de virar a proa através do vento, para que ele passe a soprar pelo outro lado das velas. Como nenhum veleiro navega diretamente contra o vento, avançamos em zigue-zague, de bordo em bordo. “Perder o bordo” é deixar o barco virar para o outro lado sem querer. Não confundir com “a bordo”, que quer dizer simplesmente “dentro do barco”.

Não foi culpa dele. Estávamos todos exaustos depois de três dias praticamente ininterruptos de navegação. Nosso esquema de turnos era cruel: cada um tinha apenas três horas para dormir antes de assumir uma hora no leme. Depois, ainda precisava permanecer acordado por mais uma hora, dando apoio ao próximo timoneiro. Era uma rotina que não deixava ninguém recuperar as forças.

Durante a aproximação à baía, eu havia assumido o comando do timão. A visibilidade era limitada: havia pouca luz, além da iluminação da Lua e de alguns pontos luminosos na costa, ao longe. O movimento das ondas, combinado com o relevo das colinas, criava uma imagem estranha. Tive a impressão de que havia uma barreira bem à nossa frente, talvez formada por pedras. Mas como saber se aquilo era realmente um obstáculo ou apenas uma ilusão provocada pela pouca luz e pelo movimento do mar?

Pedi a opinião de José. Ele considerou que aquela possível miragem poderia ser resultado de duas linhas de luzes na costa: uma mais próxima da praia e outra, mais elevada, sobre as colinas. A interpretação dele me ajudou a enxergar a situação de outra maneira.

Devo continuar avançando ou começar a circular? Em momentos assim, quando temos poucas informações, é fundamental ouvir outras percepções. Nem sempre conseguimos compreender a realidade sozinhos. Às vezes, alguém ao nosso lado enxerga justamente aquilo que nos falta perceber.

Essa troca de observações e conhecimentos foi uma constante entre os sete tripulantes do Orion, ao longo dos 24 dias de aventura. E não faltaram situações de perigo, dúvidas e surpresas, algumas das quais vou descrever nos próximos capítulos.

A região que enfrentamos faz parte da conhecida travessia entre Aruba e Cartagena, no litoral colombiano. Para muitos velejadores, é o equivalente ao Cabo Horn do Caribe. Não por acaso, é frequentemente apontada como uma das cinco passagens mais difíceis do mundo para a navegação à vela.

A escolha de agosto acrescentava outra preocupação. Embora os ventos alísios mais fortes da região sejam tradicionalmente associados aos meses de dezembro a abril, estávamos navegando durante a temporada de furacões do Atlântico, quando ondas tropicais e sistemas de baixa pressão podem trazer instabilidade, tempestades elétricas, chuva intensa e mudanças nas condições meteorológicas.

Não encontramos um único veleiro durante todo aquele trecho da viagem. Nossa rota era tão pouco recomendada que ninguém parecia disposto a compartilhar aquela loucura.

A orientação que recebíamos era seguir do Panamá para nordeste, em direção a Porto Rico, e depois descer pelo arco de ilhas do Caribe até Tobago. Essa alternativa nos permitiria navegar por águas mais protegidas pela cadeia de ilhas, mas acrescentaria semanas à viagem.

Decidimos seguir pelo caminho mais direto e encarar de frente uma das passagens mais complicadas da navegação de cruzeiro. Pagamos o preço: ondas de mais de três metros, vento forte, chuva, relâmpagos e trovões.

Mas, como em todo sacrifício, há sempre uma recompensa. Foi na costa entre Colômbia e Venezuela que alcançamos as maiores velocidades de todo esse trecho da viagem, do Panamá a Recife.

Particularmente, consegui registrar 26 nós, ou cerca de 48 quilômetros por hora. Pode parecer pouco para quem dirige um carro, mas, em um barco a vela, segurando o timão e vendo metade do barco se levantar da água, é algo parecido com aqueles mágicos 7 mil RPMs que Carroll Shelby descreve no filme *Ford vs. Ferrari*.

Existe uma velocidade em que tudo parece mudar.

Acima dos 25 nós, o Orion deixa de ser apenas um barco. O ruído do vento, o rugido da água e a vibração da estrutura se misturam em uma experiência difícil de descrever. O horizonte parece correr, o mar passa a poucos centímetros de distância e, por alguns instantes, tenho a impressão de que o barco perdeu peso.

Já não sei exatamente onde termina a máquina e começa o velejador. Somos uma coisa só, deslizando pelo espaço e pelo tempo, impulsionados pelo vento.

É nesse momento que a velocidade deixa de ser apenas um número. Ela se transforma em uma pergunta silenciosa, que não vem do barco, mas de dentro de nós:

Quem é você?

Tive que gritar. Meus colegas de tripulação precisavam ouvir o tamanho do meu êxtase.

— 26 nós!!!



No comando do Orion.

Com meu Microtoner, o máximo que havia conseguido alcançar foram 12 nós, com uma vela balão

totalmente armada, na minha última regata Ponta de Pedras–Recife, em 2001.

Naquela noite na Colômbia, passamos horas dando voltas nas proximidades do Cabo de La Vela. A baía nos ofereceu algum alívio diante do que poderia ter sido ainda pior. Mas o descanso foi relativo.

No dia seguinte, quando finalmente decidimos deixar a proteção do cabo e seguir mar adentro, descobrimos que o pior ainda estava por vir. O vento e as ondas estavam simplesmente massacrantes. Assim foram nossos cinco dias desde a saída do Panamá até a parada em Aruba — parada que não havia sido planejada, mas se tornou necessária para uma reorganização técnica e tática.

Além do pouco tempo para descansar, dos turnos de 24 horas por dia, dos ventos fortes e das tempestades que iluminavam as noites com relâmpagos por todos os lados, a vida no Orion era extremamente espartana.

Esqueçam a privacidade. O pouco de dignidade pessoal teve que ser deixado em Shelter Bay Marina, assim que zarpamos do Panamá.

Para fazer as necessidades básicas, ou usávamos o buraco do trampolim, em algum canto do barco, ou recorríamos a um balde com um saco orgânico que, depois de usado, era simplesmente recolhido e jogado no mar. Tudo em público, a céu aberto. Não havia banheiro algum no barco. Ele foi feito para competições, não para passeios.



À esquerda, a vida no convés do Orion, a céu aberto. À direita, a hora do banho, de cócoras e com um caneco.

Na hora de um rápido banho, a solução era ficar de cócoras e usar um caneco de plástico para jogar água pelo corpo. A água que tínhamos era gerada por um dessalinizador que retirava o sal da água do mar. Tomávamos banho sem tirar toda a roupa, já que só usávamos roupas leves. E para secar a roupa, nada como o sol e o vento para resolver o problema.



Uma das poucas refeições quentes a bordo.

Se havia algum luxo dentro do Orion, ele estava nas poucas refeições que fazíamos. Nosso chef era José, que preparava o que havíamos trazido de terra firme: frutas, macarrão, ovos, enlatados e água. Muita água.

O corpo humano pode sobreviver vários dias sem comida, desde que tenha água. Mas, sem ela, sob o sol forte e com a desidratação provocada pelo esforço físico constante em um barco de alta performance,

bastariam algumas horas para a natureza cobrar o preço.

E assim foram os 24 dias que passamos em alto-mar, entre o Panamá e Recife, com duas paradas, em Aruba e Tobago, que testaram nosso coração e nossa alma.

Às vezes, eu me perguntava: por que não descer de vez e ficar ali? Por que não trocar aquela vida espartana por um quarto com colchão macio, banheiro com água quente, comida e diversão nas praias do Caribe?



José cochila ao lado do famoso balde de tampa preta.

Para dormir, ou melhor, tirar um rápido cochilo, qualquer canto no barco era sempre a solução. Nessa imagem, José está dormindo ao lado do famoso pequeno balde (branco com tampa preta) que era nosso banheiro. Logo ao lado e acima, há reserva de diesel para qualquer emergência com o motor. Não mostrarei foto alguma do nosso balde sanitário sendo utilizado porque seria humilhação demais.

Como podem sete homens se colocar voluntariamente em uma situação de tamanha adversidade e, ainda por cima, curtir cada instante como crianças jogando futebol na beira do mar?

PARTE I

O sonho e a decisão

Capítulo 1

Sem saber que era impossível

Deixarei, logo no início, algumas frases piegas que considero necessárias para me posicionar filosoficamente diante de você, prezado leitor.

Sempre fui fascinado pelos mistérios do mar, pelo poder imprevisível do vento e pela inconstância do tempo. Aos sessenta anos, pela primeira vez, decidi embarcar em uma aventura na qual a possibilidade de não voltar deixou de ser apenas uma figura de linguagem. Eu poderia simplesmente não voltar para casa. Poderia não voltar para a vida que conhecia.

Pensei na minha mortalidade. Lembrei-me de Vincent, o personagem do filme *Gattaca*, prestes a embarcar na cápsula que o levaria a Titã, uma das luas de Saturno. Naquele momento, ele parece compreender algo extraordinário: talvez partir não seja exatamente deixar para trás o mundo, mas reencontrar as próprias origens. Afinal, somos feitos de matéria que um dia pertenceu às estrelas. E se, no fim, a nossa jornada for apenas uma maneira de voltar para casa?

O título deste livro é uma homenagem a uma das músicas mais encantadoras que conheço: *Sailing*, de Christopher Cross. A melodia e a mensagem dessa música sempre me acompanharam. A canção evoca a

liberdade de navegar, deixar-se levar pelo vento e, por alguns instantes, sentir-se livre de tudo o que nos prende à terra.

Agora que me desincumbi das sentimentalidades iniciais, vamos aos fatos.

Agosto de 2026. Estou nos EUA, retornando de uma viagem ao Brasil. Já na estrada de volta para a Carolina do Norte, recebo a confirmação: a partida do veleiro Orion acontecerá em apenas dois dias.

Dois dias.

Mal tenho tempo de chegar em casa. A notícia me acompanha durante o resto da viagem. Devo comprar uma passagem para o Panamá e embarcar? Ou seria melhor pensar um pouco mais?

Vamos começar com uma fotografia minha no dia 14 de agosto de 2026, assim que cheguei à Cidade do Panamá. Ao final do livro, encerraremos com outra, quase quatro semanas depois e quase cinco quilos mais magro.

A decisão que tomaria e as aventuras e desventuras das três semanas seguintes não podem ser compreendidas sem que eu retorne quase quarenta anos no tempo, à época em que tinha meus vinte e poucos anos.



14 de agosto de 2026, recém-chegado à Cidade do Panamá.

Fábio Jr. cantava sobre a vontade de não abrir mão dos próprios planos e de continuar querendo mais, mesmo depois dos vinte e poucos anos. Essa sempre foi uma das minhas filosofias de vida. Afinal, por que deixar de sonhar e realizar aventuras só porque o calendário insiste em avançar?

Pois é. Eu também queria saber bem mais. Mas, naquela época, saber menos talvez fosse justamente o que me permitia fazer mais.

Estamos no final da década de 1980. Converso com um grande amigo, Petrônio Rufino, com quem aprendi a velejar em Itamaracá. Ele tinha um Hobie Cat 14, que ficava na casa dele, à beira-mar. Foram tempos maravilhosos.

Meu sonho de criança era velejar. Na prática, porém, eu dependia de estar junto de alguém que tivesse um barco. Minhas idas ao Cabanga Iate Clube, durante as prévias carnavalescas que fizeram tanto sucesso naquela época, tinham uma motivação que talvez fosse um pouco diferente da dos demais frequentadores. Claro, eu gostava do frevo pernambucano, tocado pelas grandes orquestras. Mas, no fundo, meu olhar estava sempre voltado para os veleiros.

Certo dia, Petrônio me contou que um conhecido havia acabado de comprar um Microtoner, um veleiro pequeno de dezenove pés, aproximadamente seis metros de comprimento. O novo proprietário, entretanto, nunca havia velejado. Precisava de alguém experiente para levar o barco de Recife a João Pessoa.

Petrônio me perguntou:

— Clóvis, você sabe velejar esse barco?

Minha resposta foi uma combinação de tudo o que aprendera com meu pai e do sonho que alimentava desde criança. Não titubeei.

— Claro! Deixa comigo.

Meu pai me ensinou desde cedo que precisamos conhecer um pouco de tudo. Logo ele, que tinha muitos cursos superiores, como Direito e Odontologia, sabia muito bem o valor do conhecimento.

Conhecimento abre portas. Permite que, diante de uma oportunidade, possamos dizer “sim” em vez de simplesmente lamentar não saber como aproveitá-la.

Com o tempo, aperfeiçoei aquela lição. O “sim, eu sei” tornou-se uma espécie de lema pessoal, uma filosofia que me acompanha pela vida e que, em muitas ocasiões, me levou a lugares onde jamais teria chegado se tivesse pensado demais antes de agir.

A receita é simples: diga que sabe e que é capaz de fazer algo que precisará acontecer em um futuro próximo. Depois, corra atrás do atraso. Estude, pesquise, reúna tudo o que estiver ao seu alcance, respire fundo e, na hora H, transmita a confiança de quem sabe exatamente o que está fazendo. Esteja preparado para corrigir rapidamente o rumo, quantas vezes forem necessárias. Afinal de contas, nunca se sabe com certeza para onde o vento vai soprar. Ele muda sem nos avisar. Assim é a vida.

No final, tudo vai dar certo.

Tenho um amigo, Ricardo Claro, que me ensinou uma versão diferente desse ditado, igualmente sábia e ainda mais tranquilizadora:

“No final, tudo vai dar certo. Se ainda não deu, é porque não chegou ao final.”

Foi assim que aceitei levar o Microtoner de Recife a João Pessoa.

Eu nunca havia velejado naquele modelo de barco. Nunca havia feito um cruzeiro em mar aberto. Não tinha a menor ideia do que me esperava naquele percurso.

E havia outro detalhe: estávamos nos anos 1980. Não existia GPS, não existia celular. No máximo, poderíamos contar com um rádio amador. Mas, como é fácil deduzir, um barquinho de seis metros não tinha nada disso.

Não tínhamos bússola, mapa ou qualquer equipamento que merecesse esse nome. Tampouco nos preocupamos em fazer a pergunta mais básica de uma viagem a vela: como estaria o tempo?

Saímos do Cabanga já no final da tarde, em uma noite sem lua.

Éramos dois: eu e Petrônio. Meu amigo, que talvez passasse mal durante a viagem, decidiu que poderia dormir a noite inteira. Não demorou muito para que essa previsão se concretizasse.

E lá fui eu. Sozinho.

Sem planejamento, sem instrumentos de navegação, sem qualquer experiência naquele tipo de travessia. Tinha apenas o conhecimento adquirido como estudante de engenharia da UFPE e uma confiança talvez maior do que deveria. Planejar, executar, observar, tirar conclusões, avaliar e corrigir. Era assim que eu sabia resolver problemas.

Minha primeira decisão foi me afastar o máximo possível da costa. O litoral nordestino é conhecido pelos arrecifes e pela presença de barcos pesqueiros. Aproximar-me demais poderia ser perigoso.

Mas havia um problema: como me afastar sem perder o rumo?

Apostei nas luzes da costa. Enquanto elas permanecessem visíveis, eu saberia que estava seguindo para o norte.

Então, aconteceu algo que jamais esqueci.

Sem a lua, o céu estava extraordinariamente limpo. Uma imensidão escura, salpicada de estrelas como eu nunca havia visto. Em meio àquela profusão de pontos luminosos, uma estrela particularmente brilhante parecia perfeitamente alinhada com o mastro do barco.

Pronto. Eu tinha uma bússola.

Bastava manter a proa na direção daquela estrela e usar as luzes da costa como referência.

Era uma solução rudimentar. Mas, naquele momento, pareceu genial.

O problema era tudo aquilo que se escondia à nossa frente.

Não enxergava absolutamente nada. Navegávamos na escuridão. Se colidíssemos com alguma coisa, as consequências poderiam ser desastrosas.



Meu Microtoner "Cruel", ancorado na Coroa do Avião, em Itamaracá.

Muitos anos depois, quando finalmente comprei um Microtoner, descobri uma falha grave no projeto. O leme era praticamente colado à popa. Qualquer objeto que atingisse a extremidade submersa do leme poderia romper o casco, permitindo a entrada de água e levando o barco a pique.

Foi algo que aconteceu comigo e meu irmão, Maurício, quando saímos da Coroa do Avião, em Itamaracá. Felizmente, naquela época, já existia

celular. Consegui ligar para um marinheiro do Cabanga de Maria Farinha, que veio nos resgatar enquanto a água já invadia a cabine e Maurício, com a mangueira ligada à bomba d'água, jogava a água para fora do barco. Se não fosse essa bomba, teríamos afundado.

Mas isso é outra história.

Voltemos àquela noite em direção a João Pessoa.

Viramos a noite navegando no escuro.

Não dormi um minuto. Afinal, não se estaciona um veleiro no meio do oceano, à noite, como se fosse um carro em um posto de gasolina. Não havia lugar seguro para parar, nem condições de simplesmente lançar uma âncora e relaxar.

Foi então que percebi um problema que, até aquele momento, não havia considerado.

Estávamos indo para o norte.

Mas onde, exatamente, ficava João Pessoa?

Será que, ao amanhecer, conseguiria identificar nossa posição? Teríamos passado da cidade sem perceber? Ou ela ainda estaria à nossa frente?

A situação me fez lembrar uma dificuldade que atormentou os grandes navegadores durante séculos: saber onde estavam no oceano.

Naquela época, era possível determinar razoavelmente a latitude, observando a posição dos astros. Mas descobrir a longitude era outra história. Somente com o desenvolvimento de instrumentos

precisos para medir o tempo e com muita engenhosidade foi possível solucionar o problema. A determinação da longitude exigia comparar a hora local com a hora de referência de outro ponto do planeta.

Eu não tinha relógios de precisão, sextantes ou cartas náuticas. Tinha apenas a esperança de que o sol nascesse e me revelasse o que a noite havia escondido.

E, por sorte do destino, foi exatamente o que aconteceu.

Assim que amanheceu, avistei ao longe a baía de João Pessoa.

Estávamos lá!

Tartarugas e golfinhos pareciam nos dar as boas-vindas. Com a cidade finalmente à vista, apontei o barco na direção do Iate Clube e segui em frente.

Ao chegarmos, fomos recebidos pelo proprietário do veleiro, que havia feito o mesmo percurso de Recife a João Pessoa no conforto e na segurança de um automóvel.

Ele nos parabenizou pela competência.

Minha resposta foi simples:

— Disponha. Estamos aqui para isso.

Petrônio e eu pegamos um táxi até a rodoviária e voltamos de ônibus para Recife.

A aventura estava concluída.

Hoje, olhando para aquela travessia sob todos os ângulos que a experiência e a maturidade me

permitem, só consigo chegar a uma conclusão: foi uma demonstração monumental de inconsequência e irresponsabilidade.

Talvez seja algo que apenas a testosterona dos vinte e poucos anos consiga produzir.

A confiança que nasce do desconhecimento é uma força curiosa. Quem não conhece os riscos pode não enxergá-los. Já quem conhece profundamente uma atividade tende a perceber cada perigo, cada variável, cada possibilidade de fracasso. O conhecimento, que deveria nos dar segurança, às vezes nos torna hesitantes. A ignorância, por sua vez, pode nos emprestar uma coragem que não merecemos.

Há uma frase frequentemente atribuída a Jean Cocteau que resume muito bem essa condição humana:

“Sem saber que era impossível, ele foi lá e fez.”

Eu havia feito.

Mas, quase quarenta anos depois, uma pergunta começava a me rondar:

Será que ainda era capaz de fazer algo assim?

A resposta estava a dois dias de viagem do conforto de minha casa ao Panamá, em direção ao veleiro Orion.

Capítulo 2

O mar nunca saiu de mim

Nunca fui grande fã de regatas tradicionais, aquelas em que os barcos circulam por uma área restrita, dando voltas e mais voltas até que alguém cruze a linha de chegada em primeiro lugar. Sempre fui adepto de outro tipo de competição: a jornada com começo, meio e fim. Sair de um lugar e chegar a outro. O percurso importa tanto quanto o destino.

Foi assim que participei, diversas vezes, da regata Ponta de Pedras–Recife, no final dos anos 1990.

Meu primeiro barco foi um Magnum 422, um pequeno veleiro que comprei por impulso de um rapaz que estava com ele na praia de Itamaracá. Era tão leve e fácil de transportar que podia ser amarrado ao teto do carro. Meu parceiro de velejada era meu primo Roberto Camarão, oito anos mais novo, ainda adolescente.

O Magnum já tinha vivido muito antes de chegar às minhas mãos. Era tão velho e castigado pelo uso que, depois de quase todo fim de semana em Itamaracá, precisávamos levar a vela para remendar os rasgos provocados pelo vento. Mas nada disso diminuía nossa disposição de enfrentar o mar.

Um dos nossos desafios favoritos era atravessar o quebra-mar entre o Forte Orange e a Coroa do Avião,

onde as ondas quebravam de todos os lados. A emoção estava justamente em não saber o que aconteceria: conseguiríamos atravessar aquela agitação ou o barco viraria?

Naquele primeiro ano, perdi seis pares de óculos de grau. A solução foi uma cirurgia Lasik para corrigir minha miopia, eliminando o problema de maneira definitiva.

Daquela época em Itamaracá, identifiquei-me com o tenente Dan, de *Forrest Gump*, especialmente na cena em que ele está no alto do mastro durante uma tempestade. Aquela era a sensação experimentada quando chegávamos ao Forte Orange. Se houvesse chuva e vento forte, melhor ainda. Era a nossa premiação do fim de semana.

"Vira, barquinho... Vira!!!"

Voltávamos roucos para casa. Se virasse, a gente desvirava.

Com aquele mesmo Magnum, realizamos outra insensatez: saímos de Itamaracá e navegamos até a praia de Boa Viagem, em Recife, conhecida, entre outras coisas, pelos ataques de tubarões.

Ao chegar, deixei o barco encostado em um coqueiro na areia da praia de Boa Viagem. Quando voltei, na manhã seguinte, encontrei o espaço vazio.

Roubaram meu Magnum.

A frustração me afastou do mar por muitos anos, até que a paixão reacendeu no dia em que vi um Hobie Cat 16 à venda em Olinda.

A primeira vez que vi um HC16 havia sido justamente durante minhas velejadas com o Magnum. Ao longe, avistei um barco cruzando meu caminho em alta velocidade. Nele, dois velejadores pareciam flutuar no ar, presos ao barco apenas por cabos de aço. Tinham os corpos projetados para fora, sustentados pelo trapézio, com os pés apoiados na lateral do casco.

Aquela imagem continua comigo até hoje, como uma cena de filme em câmera lenta. Os dois velejadores pareciam pertencer a outra dimensão, física e metafísica.

Antes de continuar, peço que observe esta fotografia. Não importa se você gosta ou não de velejar. Por alguns instantes, feche os olhos e imagine-se nessa situação: cortando as ondas em alta velocidade, sentindo o vento forte pressionar as velas e tentando manter o barco equilibrado. Seu corpo inteiro trabalha para contrabalançar a força do vento, enquanto você permanece suspenso no trapézio, preso ao barco apenas por um cabo de aço. O mar passa sob seus pés. Cada onda exige uma reação, cada rajada pede um ajuste. Agora imagine que essa não é apenas uma fotografia. É a sensação de estar ali.



No trapézio de um Hobie Cat 16. Foto: © Soundside Adventures

O Hobie Cat 16 que comprei ficava em uma marina na praia do Janga, em Olinda. Depois me aventurei no windsurf e, finalmente, comprei meu Microtoner, aquele veleiro de dezenove pés que já apareceu no capítulo anterior.

Com o Microtoner, estimulei ao máximo meus filhos, Clovito e Lucas, em inúmeras velejadas na praia de Maria Farinha e na Coroa do Avião, em Itamaracá, onde parávamos para comer peixe fresco e brincar na areia branca, antes de embarcarmos de volta ao Cabanga Iate Clube.

CAPÍTULO 3

Gatsby, o barco fantasma

Como apaixonado pelo romance O Grande Gatsby, de F. Scott Fitzgerald, dei o nome de “Gatsby” ao meu Hobie Cat 16.



O Gatsby, meu Hobie Cat 16.

Em 1999, na minha segunda regata Ponta de Pedras–Recife, minha experiência foi completamente diferente da primeira regata, no ano anterior.

Na última hora, Bira (colega de vela e proeiro) foi acometido por uma forte gripe e ficou impossibilitado de me acompanhar. Tive que participar sozinho, a bordo do Gatsby. Isso me desqualificava automaticamente da categoria Hobie Cat 16 e me

colocava na classe aberta. Mas tudo bem. O importante era participar.



Hobie Cats na praia de Ponta de Pedras, na véspera da regata.

Parti no sábado, um dia antes da regata, do Cabanga Iate Clube de Maria Farinha, em direção a Ponta de Pedras. O vento Nordeste dificultou bastante o percurso. Praticamente de proa, tornou a velejada lenta e cansativa. Levei quase quatro horas para chegar ao destino.

Já era início da noite quando desembarquei. O programa era conhecido: montar a barraca na beira da praia, tomar banho no chuveiro público e seguir para o jantar de confraternização.

Como sempre, a tropa da vela estava reunida. Churrasco, cerveja, histórias de regatas passadas e aquela confraternização que só quem compartilha a paixão pelo mar consegue entender.



Barcos prontos na areia de Ponta de Pedras.

Domingo de manhã, acordar cedo é obrigatório. Os primeiros raios de sol são suficientes para transformar uma barraca de camping em uma sauna. Não há alternativa: levantar, tomar café na padaria da esquina, um banho para eliminar o resto da ressaca e começar os preparativos para a regata.



O Suzuki Samurai na praia, base do apoio de terra.

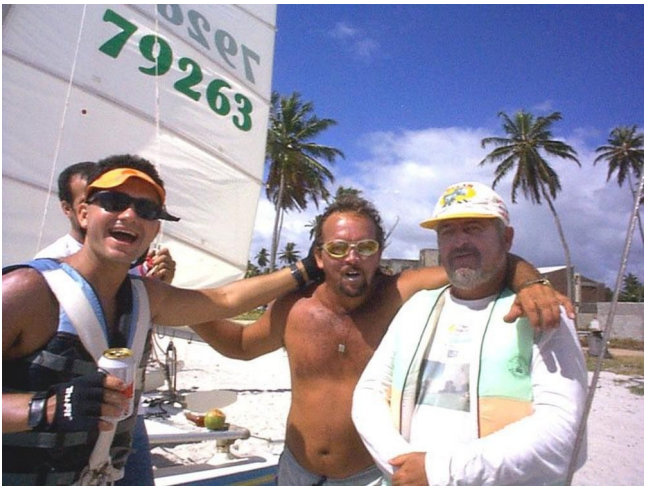
Bira apareceu com meu jipe Suzuki Samurai para acompanhar a movimentação, dar apoio moral e, naturalmente, registrar tudo com a câmera fotográfica. As fotos que ilustram esta história são obra dele.

A movimentação na praia é sempre contagiante. Velas sendo içadas, cabos sendo conferidos, barcos descendo pela areia até a água. Cada velejador tem seu ritual. O ambiente inteiro parece carregar um magnetismo que aumenta à medida que se aproxima a hora da largada.



A movimentação na praia antes da largada.

Às dez da manhã, todos deveriam estar prontos.



A tropa da vela antes da largada.

No meu caso, o cuidado precisava ser redobrado. Estava sozinho a bordo do Gatsby. Cabos, estais, vela, moitão: tudo precisava estar em ordem.



Conferindo o Gatsby antes da largada.

Mas havia um problema. O mordedor do moitão estava com defeito e não conseguia travar adequadamente a escota. Isso significava que eu teria de segurá-la manualmente, aumentando consideravelmente o esforço físico e dificultando o controle do barco em alta velocidade.

Sem um parceiro de regata para dividir as tarefas, aquela falha mecânica se tornava ainda mais preocupante.

Mas regata é regata. E o que importa é a aventura.



Sozinho a bordo do Gatsby.

Para aumentar a disposição e a coragem, resolvi complementar o café da manhã com cerveja. Às nove e meia, já me sentia a cem por cento no ritmo para encarar as quase três horas de percurso entre Ponta de Pedras e o Marco Zero, no porto do Recife.



A cerveja do café da manhã, às nove e meia.

A largada aconteceu, como de costume, por volta das dez e dez da manhã. Eu estava bem posicionado na linha de frente.

O vento Nordeste soprava forte, praticamente de través, uma condição excelente para o Hobie Cat 16. A famosa banana começou a se levantar, e o trapézio se tornou irresistível.

Para quem não conhece, velejar um Hobie Cat 16 sozinho, com vento de través e a banana levantada, é uma experiência que exige bastante habilidade. O barco ganha velocidade, inclina-se e pede que o velejador se projete para fora, equilibrando o conjunto com o próprio peso.

Para piorar, meu moitão continuava sem conseguir morder a escota.

Eu precisava segurar o barco literalmente no braço.

Os Hobie Cats mais novos, tripulados por velejadores experientes, logo assumiram a dianteira. Os barcos mais antigos, cara de pau como o meu, que se atreviam a participar da regata, formavam o pelotão intermediário.

O Gatsby estava bem colocado. Mas a escota do moitão estava acabando comigo.

Depois de vinte minutos segurando tudo no braço, o cansaço começou a falar mais alto. Trocar a escota de mão já não resolvia. Meus músculos estavam reclamando, e a situação não poderia continuar daquele jeito.

A única alternativa era sair do trapézio, aproximar-me do moitão e travar a escota no mordedor. Mas isso significava reduzir a velocidade, aliviar o vento e colocar o Gatsby com as duas bananas na água. Caso contrário, a virada seria praticamente inevitável.

Reduzir a velocidade significava perder posições.

Não havia escolha.

Saí rapidamente do trapézio, travei a escota no mordedor, cacei a vela e voltei ao trapézio.

Perdi duas posições.

Mas o barco estava novamente sob controle.

O problema é que ainda precisava caçar mais a vela principal para recuperar a velocidade.

E aí surgiu o dilema.

Caçar a vela significava tirar a escota do mordedor e torcer para conseguir travá-la novamente. Eu teria que repetir toda a manobra, com os dois braços já

cansados. Se não desse certo, seria o fim da regata para o Gatsby.

Não havia alternativa.

Dessa vez, talvez inspirado pela cerveja, resolvi tentar uma estratégia de ninja.

A ideia era simples: perder o mínimo possível de vento, correr até o mordedor, travar a escota e voltar ao trapézio sem virar o barco.

Uma manobra rápida. Precisa. Quase acrobática.

O resultado não poderia ter sido outro.

Assim que cacei a vela, antes de conseguir retornar ao trapézio, o Gatsby inclinou-se demais.

E virou!

Desvirar o barco foi uma luta. Minhas energias já estavam debilitadas, e todos os outros competidores haviam desaparecido à minha frente.

O último lugar era humilhante.

Mas não se desiste de uma regata tão facilmente.

Voltei à competição. O problema da escota continuava, e eu teria de aguentar o máximo possível segurando o barco no braço antes de tentar novamente a mesma manobra.

Dez minutos foram suficientes para minha paciência se esgotar.

A menos que eu quisesse chegar ao Marco Zero no início da noite, precisava resolver o problema.

Com o espírito de ninja ainda mais aguçado, repeti a manobra. Tentei perder o mínimo possível de vento, corri até o mordedor e travei a escota.

E lá estava eu novamente.

Dentro d'água.

O Gatsby havia virado pela segunda vez.

Aquilo era demais.

Com muito esforço, consegui desvirar o barco. Travei a maldita escota no moitão e, finalmente, me preparei para voltar ao trapézio.

Foi quando percebi algo estranho.

Onde estava o trapézio?

O elástico que o mantinha na posição havia arrebentado. O cabo de aço agora estava solto, ao sabor dos ventos alísios do Nordeste, voando por trás da vela principal.

Fiquei em pé no Gatsby, que continuava em movimento, tentando alcançar o cabo de aço.

Sem sucesso.

O vento era forte. O barco avançava. E eu, sozinho, precisava encontrar uma solução.

Foi então que minha imaginação de ninja ultrapassou todos os limites.

Pensei comigo mesmo:

“Vou dar um salto, agarrar o cabo de aço e, num movimento de Tarzan, voltar para dentro do barco, intacto!”

Só muita cerveja poderia convencer alguém de que aquilo era uma boa ideia.

O resultado foi exatamente o que se poderia esperar.

Saltei.

E caí fora do barco.

Comecei a nadar na direção do Gatsby.

Mas...

Mas...

Com a vela travada — eu havia conseguido travar a escota! — e os lemes também travados, o barco continuava navegando.

O Gatsby se afastava de mim.

Solitário.

Cada vez mais distante.

Eu não acreditava no que estava vendo.

Estava na altura da Ilha de Itamaracá, em mar aberto, sozinho, enquanto todos os outros barcos já haviam avançado muito à minha frente.

Meu barco estava indo embora.

E eu não podia fazer absolutamente nada.

A única alternativa era relaxar, boiar e apreciar meus delírios de um dia de verão.

Que sensação gostosa!

O desastre dos desastres havia acontecido, mas não perdi a calma por um minuto. Aproveitei o quanto pude aquela solidão, o silêncio e o sol brilhando em um céu sem nenhuma nuvem.

Não havia mais competição. Não havia regata. Não havia Gatsby.

Apenas eu, boiando no mar.

Dez longos minutos depois, avistei um Hobie Cat 14 ao longe. Comecei a acenar e gritar para chamar a atenção. Felizmente, conseguiram me ver.

Deram-me uma carona até mais próximo da praia. Logo apareceu uma lancha, e pedi que me levassem até o Iate Clube de Itamaracá.

Durante o trajeto, contei minha história. Os tripulantes da lancha se divertiram bastante.

Ao chegar ao clube, ainda vestindo toda a indumentária de velejador, fui abordado pelo porteiro.

— Você é o dono do Hobie Cat que passou aqui na frente sem ninguém?

Sorri.

— Sou eu. Caí no mar.

Ele me contou que, ao perceber que o barco estava navegando sozinho, acionou imediatamente a lancha de resgate. Ela já havia saído para salvar o Gatsby.

Minutos depois, vi meu barco chegando ao clube, rebocado pela lancha.

Quando os marinheiros desembarcaram, disseram que eu tinha tido muita sorte. Conseguiram resgatar o Gatsby quando ele estava a poucos metros de se arrebentar contra as pedras.

Agradeci, naturalmente, e comecei imediatamente os reparos. Várias peças haviam quebrado, e precisavam ser consertadas para que eu pudesse retornar ao Cabanga Iate Clube.

Voltei ao mar.

A aventura ainda não havia terminado.

Na altura da Coroa do Avião, já me preparando para entrar no canal que leva ao Cabanga, avistei vários Hobie Cats retornando do Marco Zero.

Ao chegar ao clube, descobri que minha história já havia se espalhado como mágica.

— Você é o cara do barco fantasma?

Esse foi o apelido que me acompanhou nos dias seguintes e me rendeu meus cinco minutos de fama.

Gatsby, o Hobie Cat fantasma.

Se eu tivesse feito uma regata normal e chegado em primeiro lugar, talvez tivesse recebido algum reconhecimento. Mas, certamente, não teria uma história tão fantástica para contar.

Tenho orgulho do meu último lugar.

Capítulo 4

O não já tenho

Nos anos 1990, durante as regatas de Ponta de Pedras a Recife, eu ouvia histórias sobre uma verdadeira lenda da vela brasileira: Cláudio Cardoso.

Curiosamente, havíamos frequentado a mesma escola, mas a vida nos levara por caminhos diferentes e, no mundo da vela, eu só o via de longe. Minha relação com ele era semelhante à de um espectador em um show de rock, olhando para o palco e admirando seu ídolo musical sem jamais imaginar que um dia poderia estar ao lado dele. Mas, mesmo à distância, e usando uma expressão bem nordestina, Cláudio era "invocado". Já a bordo do Orion, em algum lugar do Atlântico, comentei isso com ele. Cláudio riu e concordou. A idade, segundo ele, havia amansado um pouco a fera.

Cláudio é um velejador diferenciado, um dos maiores nomes da vela brasileira de todos os tempos. Sem exagero. Entre tantas conquistas, acumula dez títulos de campeão brasileiro na classe Hobie Cat 16, dois títulos mundiais na categoria, uma medalha de prata nos Jogos Pan-Americanos, disputados no Canadá, e doze títulos regionais no Norte-Nordeste.



Cláudio Cardoso no comando do Orion.

Quando o Hobie Cat 16 começou a se popularizar entre os velejadores, Cláudio apareceu com um Tornado, um barco ainda mais veloz e raro. E havia algo que tornava a reputação dele ainda mais impressionante: mesmo quando não tinha barco próprio, pegava um velho emprestado, ajustava-o à própria maneira e ganhava mais uma regata.

Ayrton Senna era conhecido pela capacidade extraordinária de ajustar um carro de Fórmula 1 e extrair dele um desempenho que outros pilotos não conseguiam alcançar. Cláudio era — e continua sendo — a versão náutica desse talento.

Ele possuía um verdadeiro arsenal de segredos. Todos queriam descobrir o que fazia, quais ajustes aplicava e quais detalhes observava. Alguns chegavam ao extremo de ficar espionando enquanto ele preparava o barco antes das regatas.

Todos fracassavam.

Mas, em 2026, a bordo do Orion, velejando ao lado de Cláudio — agora meu companheiro de aventuras, ambos já na casa dos sessenta —, descobri que alguns daqueles segredos poderiam ser revelados. Ele me contou histórias e compartilhou técnicas que eu jamais teria imaginado.

Como todo bom segredo, guardarei tudo a sete chaves.

Mas como fui parar a bordo do Orion, velejando ao lado de Cláudio Cardoso em uma travessia de três semanas entre o Panamá e Recife?

A resposta está em um grupo de WhatsApp.

Existe um grupo de colegas de escola, amigos da adolescência com quem estudei no Colégio Santa Maria. Ao longo dos anos, fomos nos reconectando por meio dessas conversas virtuais e recuperando

amizades que o tempo e a distância pareciam ter deixado para trás.

Cláudio é um dos participantes.

Recentemente, combinamos que tentaríamos nos encontrar pelo menos uma vez por mês. Uma desculpa para celebrar a vida, rever os amigos e manter acesa aquela chama da juventude. Como moro nos Estados Unidos, minha participação nesses encontros sempre foi complicada. Mas, em agosto, conseguimos nos reunir no Shopping RioMar, em Recife.

Naquela ocasião, Cláudio já anunciava uma grande novidade: estava trazendo o veleiro Orion de San Francisco, nos Estados Unidos, até o Panamá, em uma viagem pelo oceano Pacífico que terminaria com a passagem pelo canal que conecta os dois oceanos.

Aquilo me fascinou imediatamente.

A ideia me transportou de volta àquela travessia inconsequente de Recife a João Pessoa, décadas antes. O mesmo sentimento de aventura, o mesmo fascínio pelo desconhecido. Eu precisava estar naquele barco.

Durante o encontro no RioMar, Cláudio estava sentado bem ao meu lado, o primeiro à direita, como ilustra a foto abaixo. Essa é parte da turma do Colégio Santa Maria. Estudamos juntos desde os 7 anos de idade, o que nos remete no tempo ao ano de 1973.



Parte da turma do Colégio Santa Maria no Shopping RioMar, em agosto de 2026.

A conversa seguia entre lembranças, brincadeiras e planos para os próximos encontros, quando resolvi lançar a ideia:

— Se me chamar para a tripulação, eu vou.

Enquanto os demais colegas reagiam, dizendo que aquilo era uma loucura e que jamais encarariam uma viagem daquelas, Cláudio pareceu perceber algo diferente. Pela primeira vez, alguém diante dele parecia compartilhar verdadeiramente o sonho que estava prestes a realizar.

Existe uma regra não escrita entre os doidos: doido adora outro doido.

O não eu já tinha. Por que não perguntar?

Abri a boca. Sem cerimônia, sem grandes discursos e sem pedir licença à prudência.

Cláudio respondeu imediatamente:

— Vamos!

Confesso que, no fundo, suspeito que Cláudio tenha imaginado que minha proposta era apenas fogo de palha. Afinal, entre amigos, uma coisa é falar de aventuras extraordinárias; outra, muito diferente, é realmente embarcar nelas.

Talvez ele tenha pensado que eu estava apenas brincando.

Mas aquela resposta ficou martelando na minha cabeça.

Ele vai se surpreender.

Eu irei mesmo.

Capítulo 5

Orion e Titã, encontro sideral

Orion e Titã. Dois nomes que parecem se encontrar nas estrelas.

No primeiro capítulo, mencionei a reflexão de Vincent, o protagonista de *Gattaca*, diante de sua partida para uma das luas de Saturno. A ideia de que uma viagem pode ser também um reencontro com nossas origens sempre me fascinou. Coincidência? Prefiro acreditar que existe alguma sintonia cósmica no destino.

Mas, antes de contar nossa aventura, preciso apresentar o protagonista: o barco Orion.

O Orion é um MOD70, um trimarã de 70 pés, ou pouco mais de 21 metros de comprimento. Para quem gosta de carros, é como uma Ferrari dos mares. Para quem gosta de engenharia, é uma obra-prima de fibra de carbono, física e matemática. Para quem gosta de velejar, é simplesmente uma máquina extraordinária.

Foram construídas apenas sete unidades desse modelo no mundo. Projetado pelo escritório francês VPLP Design, o MOD70 nasceu para competir. Os barcos foram concebidos dentro do conceito *One Design*: todos seguem o mesmo projeto, para que a diferença esteja na habilidade das tripulações, e não nas modificações feitas por cada equipe.



O Orion, um trimarã MOD70. Foto: Nautic Magazine

Mas iguais não significa modestos.

Com quase 17 metros de largura, apenas 6,3 toneladas de peso e um mastro de 29 metros, o MOD70 é capaz de ultrapassar os 40 nós, cerca de 75 quilômetros por hora. Estamos falando de um veleiro que pode cruzar o oceano a velocidades que muitos barcos a motor não alcançam.

E como isso é possível?

Os três cascos — um central e dois laterais, chamados de amas — formam uma estrutura extremamente leve e larga. Os foils, peças curvas submersas nos amas, geram sustentação e ajudam a erguer parte do barco para fora da água. Menos contato, menos arrasto, mais velocidade. O mastro também pode inclinar lateralmente, ajudando a equilibrar o conjunto e a aproveitar melhor a força do vento.

Tudo é pensado para desempenho. O conforto fica em segundo plano. Por dentro, o espaço é mínimo: camas estreitas, uma estação de navegação e uma pequena área para preparar comida. Nada de luxo. Em um barco desses, cada quilo e cada centímetro têm uma razão de existir.

O MOD70 foi desenvolvido a partir da experiência acumulada com multicascos de competição, buscando combinar velocidade extrema com maior estabilidade e segurança. Ainda assim, não estamos falando de um veleiro convencional. É uma máquina que exige respeito, conhecimento e uma tripulação preparada.

O circuito original da classe já terminou, mas seus barcos continuam navegando e competindo pelo mundo, em busca de recordes e participando de grandes regatas oceânicas.

E foi assim que um desses sete exemplares, o Orion, chegou ao Brasil.

A presença dele já seria extraordinária por si só. Mas o Orion veio para fazer história.

Capítulo 6

Ir ou não ir, eis a questão

Perdoe-me, Shakespeare, mas roubei a frase mais famosa de *Hamlet*, em versão própria, para o título deste capítulo. Voltando àquele encontro em Recife, em agosto de 2026, quando me ofereci para fazer parte da tripulação do Orion, o plano era trazer o veleiro do Panamá até Recife, com poucas escalas pelo caminho. Primeiro, Trinidad e Tobago. Depois, Fernando de Noronha. Finalmente, Recife.

O encontro da turma do colégio terminou e, logo depois, chegou a hora de voltar com a família para os Estados Unidos. Como eu havia ido de carro de Mooresville até Miami, retornaria pelo mesmo caminho. Uma viagem de aproximadamente quatorze horas ao volante.

Na cabeça, eu já voltava à rotina: escola da Bia, trabalho, compromissos e obrigações cotidianas. Até que, no meio da estrada, meu celular tocou.

Era Cláudio.

“Clóvis, a data de saída está confirmada. Será neste sábado. A janela de tempo abriu e os ventos estão bons.”

Sábado.

De repente, aquilo que parecia uma aventura distante, uma ideia lançada durante um encontro de amigos, estava prestes a acontecer.

E eu precisava decidir.

Existe um fenômeno curioso no comportamento humano chamado Paradoxo de Abilene. A história que deu origem ao conceito envolve uma família que resolve fazer uma viagem até a cidade de Abilene, no Texas. Só depois de enfrentar o calor e o desconforto do passeio é que todos descobrem que, individualmente, ninguém queria ter ido. Cada um concordou porque acreditava que os outros desejavam aquilo.

Mas, no meu caso, não havia Paradoxo de Abilene. Cláudio não estava aceitando meu oferecimento por educação. O negócio era sério. A tripulação estava se preparando para embarcar. E eu estava na estrada no meio de uma viagem de quatorze horas, tentando decidir se iria junto.

Como todo engenheiro, comecei a pesar os prós e os contras.

Contras

Tenho uma família para cuidar.

Tenho pendências de trabalho, projetos, prazos e uma empresa que precisa de mim.

Precisarei organizar tudo, anotar senhas de bancos e sistemas e deixar as informações necessárias com Fernanda, minha mulher.

Passarei três semanas com comunicação limitada, praticamente impossibilitado de resolver qualquer emergência em terra.

Posso morrer.

Prós

Só se vive uma vez. O trem passa uma única vez pela estação.

Se eu desistir, não me perdoarei.

Aos sessenta anos, preciso confirmar que ainda sou aquele ninja doido. Há uma reputação a manter!

Se eu sair inteiro dessa aventura, meus filhos terão boas histórias e exemplos para contar. E, quem sabe, ainda haverá um livro.

Mas o argumento definitivo veio de Fernanda.

“Faça isso, Clóvis. É o seu sonho.”

Cheguei em casa e entrei em contato com Cláudio para confirmar a programação. Não havia mais dúvida: todos já estavam se organizando para embarcar nos voos de Recife para o Panamá.

Eu precisaria comprar, de última hora, uma passagem de Charlotte para a Cidade do Panamá.

Entrei na internet e comprei.

Passagem só de ida.

Naquela hora, parei de pensar e comecei a agir.

No dia seguinte, sexta-feira, 14 de agosto de 2026, desembarquei na Cidade do Panamá com apenas uma pequena mochila contendo o básico para três semanas de aventura.

De lá, segui por terra até o outro lado do país, na costa do Caribe, onde o Orion já estava atracado na Shelter Bay Marina, uma antiga base militar americana.

Finalmente, eu estava chegando.

Na marina, comecei a conhecer, aos poucos, a tripulação eclética e diversificada que seria minha companheira de aventura pelas próximas três semanas.

Capítulo 7

Sete loucos em uma nova família

A tripulação, além de mim, era formada por seis figuras bastante distintas. A primeira impressão foi de que estávamos reunindo gente de diferentes mundos para uma mesma aventura. E, como logo descobriria, o requisito básico para entrar naquela turma era ter um parafuso a menos.

Comecemos por Guilherme, um mineiro que imediatamente classifiquei como o mais doido da equipe.

Guilherme pratica *wingsuit flying*, aquele esporte em que a pessoa salta de uma montanha ou aeronave usando uma roupa que lembra um morcego, cruza o céu em alta velocidade e só abre o paraquedas pouco antes de pousar. Instrutor, aventureiro e destemido, ele se revelou doido de carteirinha quando confessou que nunca havia velejado na vida, mas estava louco para participar da travessia.

Sérgio Avellar havia feito o convite, e Guilherme, naturalmente, aceitou.

Eu já previa o desastre, mas fiquei quieto.



Guilherme em voo de wingsuit. Foto: Guilherme, @flymonster (Instagram)

Marinheiro de primeira viagem em uma travessia oceânica é praticamente uma receita para o enjoo. O sujeito pode passar tão mal que dá a impressão de que vai colocar o fígado pela boca. E foi quase isso que aconteceu. Nem os medicamentos contra enjoo resolveram. Os primeiros dias de Guilherme foram um verdadeiro inferno, até que fizemos uma parada não planejada em Aruba. Ele aproveitou para pegar o primeiro voo de volta para Minas Gerais.

Voltou para casa mais magro e esbelto, naturalmente. Foram três dias praticamente em jejum!

Rodrigo era outro personagem. Baiano, jovem, de alma livre, daqueles que encaram qualquer situação, qualquer lugar e qualquer aventura com um sorriso no rosto. Era nosso marinheiro contratado, responsável

por boa parte das tarefas que exigiam força física, disposição e agilidade.



Rodrigo, nosso marinheiro.

Como todo bom marinheiro, Rodrigo tinha o curioso hábito de deixar grandes amizades cada vez que precisava partir de algum porto. E esse era exatamente o caso depois de alguns dias ancorados na Shelter Bay Marina, enquanto aguardávamos a oportunidade de iniciar a travessia.

A voz da experiência era José, outro sessentão da equipe. Com várias voltas ao mundo, velejadas com

Amyr Klink e histórias que só alguém que mora em Ilhabela poderia contar, José tinha assunto para preencher três semanas inteiras. E preencheu! Diariamente, éramos brindados com episódios das aventuras dele. Um verdadeiro privilégio ter alguém assim a bordo.



José, a voz da experiência.

Além de Cláudio Cardoso, nosso líder, tínhamos outro Cláudio: Claudinho, paulista e campeão de Hobie Cat 16. Os dois já haviam protagonizado inúmeras disputas nas regatas da classe, numa competição tão

acirrada que cada largada entre os dois valia mais do que o próprio troféu.

E o que fez Cláudio Cardoso? Convidou o antigo rival para integrar a tripulação!

Que exemplo de liderança!

Com Claudinho, ganhamos também uma câmera GoPro, que registrou vídeos incríveis e momentos memoráveis. Alguns deles aparecerão mais adiante nesta história.



Claudinho, campeão de Hobie Cat 16.

Por fim, tínhamos Júlio Avellar, jovem velejador com adrenalina de sobra e uma enorme vontade de

aprender. Tinha a ousadia típica dos vinte e poucos anos, aquela que nos faz lançar ao mar antes de pensar duas vezes e que, bem dosada, é o combustível de qualquer grande aventura.



Júlio Avellar, o mais jovem da tripulação.

Em Júlio, eu me vi exatamente como aquele velejador que, décadas antes, havia partido sozinho para João Pessoa sem ter a menor ideia do que estava fazendo.

O pai dele, Sérgio Avellar, não pôde participar dessa última etapa, do Panamá a Recife. Mas continuávamos conectados pelo grupo de WhatsApp, e eu adorava provocar Sérgio com elogios ao filho. Nada mais gratificante do que ver um pai babando de orgulho do próprio filho velejador.

Júlio era nosso ninja, ao lado de Rodrigo. Os dois subiam e desciam pelo mastro para içar velas, além de executar inúmeras outras tarefas que exigiam a flexibilidade corporal de quem ainda está nos vinte e poucos anos. Eu observava aquilo com uma mistura de admiração e inveja.

Júlio tinha uma característica peculiar: sempre que confrontado num debate, rebatia com uma opinião diferente. Isso é interessante, porque desafia o interlocutor a enxergar as coisas por outro prisma. Certa vez, brincando nas conversas intermináveis com a tripulação, comentei que estava ansioso para ver uma baleia nadando ao nosso lado. Júlio respondeu prontamente:

— Não queira ver baleia.

E explicou: o risco de colisão com uma baleia é muito sério. Isso chegou a acontecer, de forma leve, no início da jornada, quando a primeira tripulação saiu de San Francisco rumo ao México. Concordei com ele e me contentei com a família de golfinhos que, um dia, me fez companhia ao amanhecer, quando eu estava no comando do Orion.



No alto do mastro, trabalho para os mais jovens.

E sobre mim? Bom, meu arsenal de adrenalina também incluía mergulho autônomo em vários mares mundo afora, mergulho com tubarões nas Bahamas, vários saltos de paraquedas e dois anos como piloto privado nos Estados Unidos. Esse último hobby foi interrompido assim que minha Bia nasceu, em 2016. Meu último voo terminou com uma arremetida após uma tentativa malsucedida de pouso no pequeno aeroporto de Lake Norman em um monomotor Cessna 172. Achei que era um sinal dos céus. Ou, pelo menos, da minha mulher.



Chegando à marina da praia do Janga, em Olinda.

Éramos sete pessoas. Perfis, competências, histórias e origens distintas. Mundos diferentes.

Mas agora estávamos confinados em um veleiro, no meio do oceano, pelos próximos 24 dias.

E ela começaria ali, naquela antiga base militar americana, no Caribe panamenho.

A família estava formada. A aventura, prestes a começar.

Capítulo 8

A beleza e o respeito pelo mar

Enquanto nos preparávamos para a partida, veio-me à memória a música *O Mar*, de Dorival Caymmi. A melodia da música celebra a beleza das ondas, mas também nos lembra que quem se lança ao mar nunca tem a certeza do retorno.

A música não poderia ser mais apropriada. A beleza do mar esconde uma realidade que começamos a perceber logo nos primeiros dias de nossa aventura: o oceano não é apenas um cenário maravilhoso. É também uma força imprevisível, diante da qual somos pequenos e vulneráveis.

Quase toda a tripulação tinha filhos e esposas. Naquela longa etapa final da viagem, João Cardoso, filho de Cláudio, não pôde embarcar. Ficou em Recife, mas teve um papel fundamental no apoio logístico à nossa travessia. Acompanhava as previsões meteorológicas, analisava rotas alternativas, monitorava embarcações próximas e nos alertava sobre possíveis riscos de colisão. Era como se tivéssemos um centro de operações em terra.

Sérgio Avellar também não pôde participar, mas vivia uma situação inversa à de Cláudio: Sérgio estava em Recife, enquanto o filho dele, Júlio, navegava

conosco no Orion. Cláudio estava a bordo, enquanto o filho dele, João, permanecia em terra.

E, acompanhando tudo, estavam as mães, esposas e familiares, naturalmente apreensivos.

Foi então que comecei a compreender melhor o respeito que as pessoas do mar têm por ele. Não se trata apenas de admiração pela força ou beleza. Existe uma consciência profunda dos riscos e das responsabilidades envolvidas em cada travessia.

Eu já havia começado a divulgar nossa aventura em grupos de WhatsApp, entusiasmado com a possibilidade de compartilhar tudo em tempo real. Cláudio, entretanto, sempre se mostrou reticente quanto a divulgar demais, cedo demais.

Aos poucos, entendi o motivo.

Além da responsabilidade especial por Júlio, filho de seu sócio, Cláudio sentia que era responsável por cada um de nós. E, por extensão, pelas famílias que havíamos deixado em terra. Ele não era apenas o líder da tripulação do Orion. Sentia-se responsável por levar todos de volta para casa.

Só entendi isso por inteiro na costa da Colômbia, num episódio que contarei mais adiante.

Respeitei a decisão de Cláudio de manter nossa aventura longe dos holofotes até que chegasse o momento certo. Confesso que estava louco para ver nossa travessia sendo acompanhada em tempo real, na televisão — ou, mais de acordo com os novos tempos, no YouTube.

Velejadores, assim como pescadores, têm suas superstições. E Caymmi foi magistral ao eternizar essa mistura de beleza, respeito e temor em verso e prosa.

Só que não consegui me segurar por muito tempo.

Logo no primeiro dia, compartilhei a aventura com meus amigos de infância nos dois grupos de WhatsApp dos quais participo. Eu queria dividir aquela experiência com pessoas que haviam convivido comigo durante os onze primeiros anos de escola, desde a primeira série do Primário até o pré-vestibular.

Afinal, algumas aventuras são grandes demais para serem guardadas só para nós.

Publicamente, porém, seguimos discretos até quase o final da viagem, quando já tínhamos a certeza de que chegaríamos ao destino.

Mental e espiritualmente, eu precisava me preparar para aquela jornada. E foi exatamente o que procurei fazer até o momento em que içamos as velas e deixamos para trás qualquer possibilidade de voltar, simplesmente porque havíamos mudado de ideia.

Comecei a pensar nas vantagens de estar confinado em um veleiro, sem outra alternativa a não ser cumprir a missão e chegar ao destino. A primeira delas era curiosa: eu não teria mais dilemas sobre o que fazer. Os luxos da vida moderna nos oferecem tantas opções que, muitas vezes, acabam produzindo mais ansiedade do que prazer. Somos constantemente bombardeados por escolhas. Pensamos demais sobre qual caminho seguir, o que fazer, o que deixar para depois. A bordo do Orion, boa parte dessas distrações simplesmente

deixaria de existir. Não havia um cardápio de alternativas. Havia uma missão a cumprir.

Isso me fez lembrar do filme *O Último Samurai* e da filosofia japonesa do *Mushin*, expressão que pode ser traduzida como “mente sem mente”. A ideia é alcançar um estado de concentração plena, livre de pensamentos desnecessários, hesitações e distrações. Não significa deixar de pensar, mas evitar que o excesso de pensamentos atrapalhe a ação.

No Orion, não tínhamos muito tempo para pensar demais. O próprio ambiente nos obrigava a concentrar a atenção no que realmente importava. O mar, o vento, as manobras e a segurança da tripulação exigiam presença absoluta. Qualquer pensamento que nos afastasse da tarefa imediata era rapidamente interrompido pela realidade de estar ali, no meio do oceano, sem a possibilidade de simplesmente abandonar a missão.

Parte II

A travessia

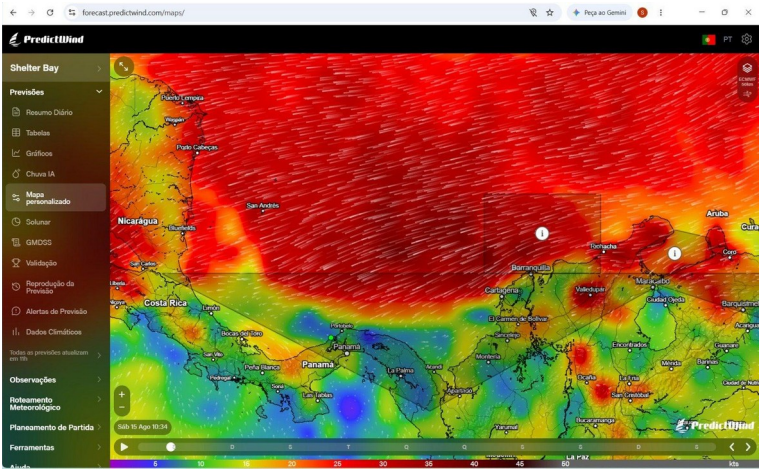
Capítulo 9

Shelter Bay Marina

15 de agosto de 2026

Nosso plano era deixar a Shelter Bay Marina no sábado, 15 de agosto de 2026. Mas o tempo não estava nada bom — e não estaria por muitos dias. Precisávamos apenas de uma janela meteorológica que nos permitisse sair da marina com segurança. Depois, já no mar, a gente se viraria.

Tudo parecia conspirar contra nós: correnteza contrária, vento contrário, chuva e tempestades. A vermelhidão dessa foto deixa isso muito evidente.



A previsão do tempo na saída do Panamá: quanto mais vermelho, pior.

No sábado, chegamos à conclusão de que não havia condição alguma de deixar a marina. Ficamos mais

uma noite em um hotel da região. Nessas ocasiões, o banheiro se torna nosso maior aliado antes de uma viagem longa.

O pensamento é simples: preciso estar preparado para passar pelo menos os próximos dois dias sem usar um banheiro — algo que simplesmente não existe no Orion. Depois de algum tempo, a vergonha e o orgulho acabam sendo vencidos pelo sal, pelo sol e pelas necessidades da vida a bordo.

As tribulações da vida nos obrigam a exercitar a humildade. E isso, aliás, fazia parte dos meus planos para aquela viagem. Eu havia decidido abandonar o máximo possível de zonas de conforto, para me testar e me obrigar a enxergar o mundo de uma maneira diferente. Até a alimentação reduzida me parecia uma boa ideia. Afinal, eu havia voltado do Brasil com alguns quilos a mais e não faria mal algum perdê-los durante a aventura.

Enquanto nos preparávamos para abrir mão de qualquer conforto, o Orion estava equipado com algumas das mais modernas tecnologias de comunicação e segurança. Havia uma curiosa combinação entre o primitivo e o sofisticado naquela aventura: nossas necessidades fisiológicas seriam resolvidas de maneira bastante rudimentar, mas poderíamos nos comunicar com o mundo inteiro a partir do meio do oceano.

Tínhamos internet via satélite, fornecida pela Starlink. Um roteador a bordo distribuía o sinal para os celulares da tripulação. E celular era o que não

faltava nas mãos de todos: queríamos registrar os momentos da viagem, fotografar, filmar e compartilhar nossas experiências nos grupos de WhatsApp. Mesmo a milhares de quilômetros da costa, continuávamos conectados a amigos e familiares.

Além da internet, havia um equipamento portátil de rastreamento por satélite que transmitia nossa posição em tempo real. A informação era disponibilizada em uma página na internet, permitindo que qualquer pessoa acompanhasse o deslocamento do Orion em alto-mar. Nossos familiares e amigos podiam observar o barco avançando pelo mapa, mesmo quando não havia terra à vista. Era como deixar uma pequena janela aberta para que todos pudessem acompanhar nossa aventura.

Mas a tecnologia mais interessante era também uma das mais sérias. Ao lado dos dois postos de comando — um de cada lado do barco, dependendo do bordo em que navegávamos — havia um botão vermelho. Sua função estava relacionada à segurança da tripulação em caso de emergência.

Em um barco capaz de ultrapassar os 40 nós, uma pessoa que caísse no mar poderia desaparecer rapidamente do campo de visão dos demais. A distância entre o barco e o tripulante aumentaria em poucos segundos. E, em meio a ondas, vento e espuma, localizar novamente alguém na água poderia ser extremamente difícil.

Sistemas de homem ao mar, conhecidos pela sigla MOB (*Man Overboard*), ajudam a enfrentar esse

problema. Dependendo do equipamento, o acionamento registra imediatamente a posição GPS do barco no momento do acidente, cria um ponto de referência na tela de navegação e orienta a tripulação no retorno ao local. Outros dispositivos, como radiobalizas pessoais e equipamentos de emergência por satélite, podem transmitir sinais de localização e pedidos de socorro às autoridades ou a outras embarcações. São recursos diferentes, mas que podem trabalhar em conjunto para aumentar as chances de resgate.

A área de trabalho na popa do Orion também exigia atenção redobrada. Além de ser relativamente baixa, ficava muito próxima da água. Trabalhar ali significava permanecer a poucos centímetros de uma queda potencialmente fatal.

Por isso, utilizam-se equipamentos individuais de segurança, entre eles os cintos ou arneses de segurança, conectados por meio de cabos chamados de *tethers*. Na outra extremidade, esses cabos são presos a linhas de segurança longitudinais, conhecidas como *jacklines*, instaladas ao longo do barco. A ideia é simples: manter o velejador fisicamente conectado à embarcação, mesmo quando precisasse se deslocar por áreas expostas.

Esses equipamentos não eliminam o risco, mas podem impedir que uma queda se transforme em uma separação completa entre o tripulante e o barco. Em uma embarcação veloz, essa diferença pode ser decisiva.

Trabalhávamos, muitas vezes, a menos de um metro do limite da popa. Foi justamente ali que aconteceu uma situação que poderia ter terminado muito mal.

Quando o mineirinho Guilherme começou a passar mal, correu para vomitar do lado de fora do barco. Imediatamente, seguramos nosso colega pelo colete, impedindo que fosse lançado ao mar. Em situações assim, a mente se concentra inteiramente na urgência do momento, e todas as demais precauções acabam esquecidas.

Aquela cena serviu como um lembrete de que, por mais sofisticados que fossem os equipamentos do Orion, a segurança dependia, acima de tudo, da atenção e do comportamento de cada um de nós.

Capítulo 10

Do Panamá à costa colombiana

16 de agosto de 2026

Acordamos cedo no domingo, 16 de agosto de 2026. Caprichamos no café da manhã do hotel, aproveitando para trocar as últimas fofocas e jogar conversa fora antes de pegar o transporte de volta à marina.



A tripulação reunida em terra, antes da partida.

Agora era para valer.

O tempo havia melhorado um pouco. Já na marina, alguns pingos de chuva ainda ameaçaram cair, mas a previsão indicava um dia melhor do que o anterior. A semana seguinte prometia ser péssima. Era agora ou nunca.

Rodrigo, o baiano, já nos esperava. Ele costumava dormir no Orion e fazia as vezes de nosso vigilante. No dia anterior, havíamos conhecido outro brasileiro na marina, cujo nome, infelizmente, me escapou. No domingo, ele voltou para nos ajudar nas manobras complicadas que teríamos pela frente.

A posição em que o Orion estava atracado exigia uma manobra de 180 graus para deixá-lo apontado na direção da saída. Só depois poderíamos pensar em içar as velas. Teríamos de sair usando o motor e fazer a manobra em um espaço apertado, sob vento forte, tomando todo o cuidado para não bater no píer. Seria um fim bastante antecipado para a nossa aventura!



A saída da Shelter Bay Marina, com o tempo ameaçando piorar.

Foi quase uma hora de manobras cirúrgicas, com o tempo ameaçando piorar a cada minuto, conforme se percebe claramente nessa foto. Finalmente, conseguimos alinhar a proa, ligamos o motor e nos despedimos da Shelter Bay Marina.

A área portuária é ampla e protegida por barreiras de pedra, necessárias porque, do lado de fora, o mar costuma castigar com força. Ainda tivemos de realizar três bordos para encontrar a melhor linha de saída em direção ao alto-mar.

Ao cruzarmos a barreira de proteção, encontramos aquele que seria nosso companheiro de viagem pelos cinco dias seguintes, até Aruba: um mar revolto, ondas enormes e um vento ensurdecedor.

A adrenalina e a empolgação dos sete tripulantes, descansados e bem alimentados, ainda nos davam a impressão de que tudo seria mais fácil do que realmente seria. Essa ilusão durou até o anoitecer.

Deixar a costa panamenha para trás exigiu uma sequência de manobras. Estávamos navegando contra o vento. E, quando isso acontece, um veleiro não consegue simplesmente apontar a proa para o destino e seguir em frente. Para avançar, precisa receber o vento pelas velas em determinado ângulo. A solução é navegar em zigue-zague, realizando sucessivos bordos.

O bordo é a manobra em que o barco muda de direção, passando a receber o vento pelo lado oposto. O timoneiro atravessa o cockpit para assumir o leme do outro lado, enquanto a vela principal muda de

posição. O barco passa então a avançar em uma direção oblíqua à rota desejada. Quando chega o momento adequado, realiza-se outro bordo, e assim sucessivamente.

O objetivo é que, apesar dos desvios, a trajetória resultante nos leve ao destino.

É uma espécie de zigue-zague marítimo, que exige atenção, coordenação e, acima de tudo, paciência. Talvez seja um dos maiores testes de paciência para quem está a bordo de um veleiro.

E qual seria o maior de todos?

Quando falta vento.

Gastamos o primeiro dia inteiro para ganhar muito pouca distância em relação ao Panamá. Um dia quase perdido, com ainda 3.400 milhas náuticas — cerca de 6.300 quilômetros — pela frente até Recife.

Mas havia algo extraordinário naquela travessia. Pela primeira vez, eu estava navegando milhares de milhas a bordo de um dos apenas sete MOD70 construídos no mundo. Ao olhar para aquela máquina e pensar na distância que ainda tínhamos pela frente, percebi o tamanho do privilégio que estávamos vivendo. Nossa tripulação fazia parte de um grupo muito pequeno de pessoas que tiveram a oportunidade de experimentar uma aventura como aquela, em todo o mundo.

Ainda estávamos bem longe de alcançar a experiência de velejadores como o inglês Brian Thompson, que acumulou centenas de milhares de milhas náuticas ao longo de uma carreira impressionante. Mas, naquele momento, isso pouco importava. Para nós, aquelas primeiras milhas já eram uma conquista.

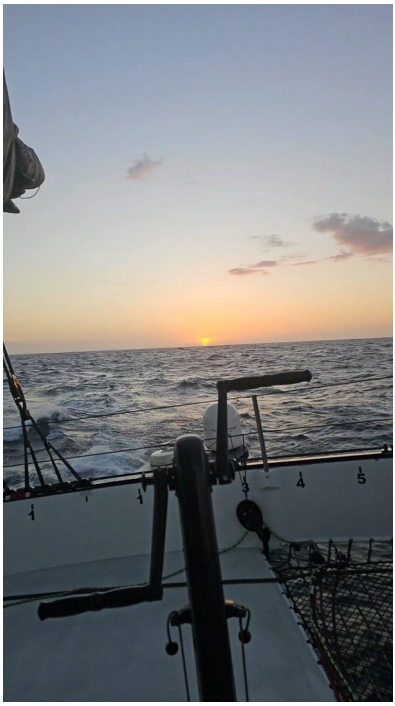
No segundo dia, o tempo melhorou um pouco, o sol apareceu, mas o vento e o mar continuavam fortes.



Segundo dia: sol, mas vento e mar ainda fortes.

Assim passamos os primeiros dias, com uma missão que agora parecia simples: avistar a costa da Colômbia.

Quando navegamos pelo Caribe, temos a impressão de estar muito longe da América do Sul. Por isso, é curioso perceber que aquela costa diante de nós já pertence a outro continente — o mesmo onde estão países que fazem fronteira com o Brasil. Avistar Cartagena ao longe foi uma alegria especial. Naquele instante, fiz uma promessa a mim mesmo: preciso conhecer essa cidade, que ainda não fazia parte da minha lista de destinos visitados.



Os finais de tarde eram um espetáculo à parte.

Os finais de tarde eram um espetáculo à parte. Quase todos os dias tínhamos o privilégio de acompanhar o sol mergulhando lentamente no horizonte, tingindo o céu de tons alaranjados. A Lua também fazia sua aparição, surgindo aos poucos no horizonte e, algumas horas depois, oferecendo-nos outro espetáculo. Em várias ocasiões, tivemos a sorte de contemplar o sol e a Lua compartilhando o mesmo céu.

Depois, o sol desaparecia, e a Lua e as estrelas assumiam o cenário. Mais tarde, quando até a Lua já não estava visível, restavam apenas as estrelas, até que os primeiros raios de sol anunciassem mais um dia no mar.

Seguimos pela costa da Colômbia, em direção à Venezuela, contemplando a cadeia de montanhas que acompanha boa parte do litoral.

O vento continuava forte e soprava em uma direção que não nos favorecia. Precisávamos realizar um bordo atrás do outro, numa sequência de manobras que exigia bastante coordenação: ajustar a vela genoa, mudar o rumo do barco e reposicionar o mastro rotativo e a vela principal para receber o vento pelo lado oposto.

Os primeiros dias — e os primeiros bordos — foram um pouco desastrosos. O MOD70 é um barco extremamente técnico e veloz. Exige que toda a tripulação trabalhe em sintonia. Qualquer desencontro pode provocar danos a algum equipamento essencial ou, pior, causar um acidente com um dos tripulantes.

Com o passar do tempo, porém, começamos a nos entender melhor. Nossa equipe foi ganhando ritmo e passou a realizar os bordos com mais rapidez e eficiência. Logicamente, não sem muitos gritos, que levávamos na esportiva, mas sempre respeitando a hierarquia a bordo.



Pôr do sol na costa da Colômbia.

E, falando em hierarquia, vale dedicar um pouco mais de tempo a esse assunto, porque ele é fundamental em uma embarcação como o Orion.

A hierarquia tem várias nuances. Existe a hierarquia de liderança, aquela em que todos sabem quem é o líder do barco. E existe a hierarquia de

conhecimento, que se estabelece entre pessoas que não ocupam necessariamente posições diferentes na estrutura de comando, mas que possuem níveis distintos de conhecimento e experiência. Nesse caso, quem sabe mais sobre determinado assunto merece o reconhecimento e a atenção dos demais. Não se trata de impor respeito, mas de os outros reconhecerem espontaneamente a experiência de quem tem mais conhecimento.

No Orion, enxerguei claramente essas duas formas de hierarquia.

Na hierarquia de liderança, Cláudio Cardoso era o líder. Ali não estava o meu amigo de infância e dos tempos de colégio. Estava o líder do barco. Em alto-mar, não pode haver espaço para disputas de autoridade. Uma decisão precisa ser tomada, e cabe à tripulação respeitar a palavra final do líder. Afinal, quem discorda e não aceita a decisão vai fazer o quê? Sair para algum lugar? Pular em outro barco? Nadar até a praia?

Já na hierarquia de conhecimento, eu identificava um rapaz de pouco mais de vinte anos: Júlio Avellar. O fato de eu ter praticamente três vezes a idade dele não me conferia qualquer superioridade. A idade, por si só, não estabelece conhecimento. Para o sucesso de uma empreitada complexa como aquela, todo aprendizado era valioso. E eu não me acanhava em observar e aprender o máximo possível com Júlio, José, Claudinho, Cláudio e Rodrigo.

Não importavam idade, status social ou qualquer outra convenção. Meu foco era muito claro — e, por que não dizer, egoísta: quanto mais eu aprendesse, melhor para mim. E estava tendo essa oportunidade de graça!

Capítulo 11

Piratas, petróleo e o Cabo de La Vela

Costa da Colômbia

No dia seguinte à nossa chegada ao litoral colombiano, o vento desfavorável continuava nos obrigando a realizar diversos bordos, que acabaram nos levando para muito perto da costa. Quanto mais longo um bordo, melhor tende a ser o aproveitamento da navegação. Cada mudança de direção exige uma série de operações, consome tempo e pode representar perda de distância em relação ao destino. Por isso, procurávamos evitar manobras desnecessárias.

Foi justamente quando nos aproximávamos da costa que aconteceu o episódio da lancha.

Apesar das ondas muito altas, avistamos ao longe uma embarcação que parecia sair da praia e vir em nossa direção, em alta velocidade. Era possível perceber a violência com que cortava as ondas. Imediatamente — talvez por preconceito ou simplesmente pelo receio de quem está em alto-mar e não sabe o que esperar — concluímos que poderíamos estar sendo ameaçados por piratas.

Claudinho correu para pegar o binóculo e acompanhar a aproximação.

Já havíamos sentido o risco alguns minutos antes, ao notar a movimentação de barcos no litoral. O mar

estava muito bravo, e, nessas circunstâncias, ninguém sai para passear. Do nada, a lancha veio em nossa direção, subindo e despencando violentamente nas ondas. O Orion, em alta velocidade graças ao vento, seguia para o leste, mas, mesmo assim, a lancha parecia corrigir o próprio rumo para continuar apontada para nós.

Foi nesse momento que todos ficamos apreensivos. Aquilo não parecia um passeio de aventureiros dispostos a castigar uma lancha em ondas tão altas. Se vinham em alta velocidade, direto para cima de nós, a intenção não devia ser das mais amistosas. Naquele momento, não tínhamos o motor ligado. Apenas o vento. E os segundos corriam. O que faríamos se eles conseguissem nos alcançar? Como reagiríamos? Evidentemente, não seria a melhor ocasião para colocarmos nosso espanhol em prática.

Claudinho não largava o binóculo. Em tempo real, ia relatando os detalhes do que tentava ver e decifrar, apesar da extrema dificuldade de manter o foco com o balanço do Orion no mar revolto.

Cláudio Cardoso assumiu o leme, substituindo José, que ainda estava em seu turno. Com o vento forte a nosso favor, Cláudio conseguiu manter o Orion acima dos vinte nós.

Por um hábito às vezes inconveniente que tenho, perguntei a todos o que achavam que os piratas fariam para nos parar. Na sequência, eu mesmo respondi: em vez de tentar atirar no capitão — algo praticamente impossível de acertar com o movimento das ondas —,

eles dispararíam contra a grande área vélica do Orion. Sem vela, o vento de nada nos serviria, e estaríamos inteiramente subjugados pelos piratas.

Poucos minutos depois, vimos a lancha mudar de direção e seguir para o alto-mar. O alívio foi imediato. Não sabíamos quem estava naquela embarcação nem o que pretendia, mas, pelo menos, ela não parecia mais representar uma ameaça. A partir dali, nossos próximos bordos foram calculados com mais cuidado, para evitar que voltássemos a chegar tão perto da costa.

Na hora, imaginei que Cláudio tivesse assumido o leme por ser o mais experiente e por saber lidar melhor com uma situação potencialmente perigosa. Mais tarde, ele me confidenciou algo que só fez crescer minha admiração: o líder de um barco é o primeiro alvo em uma abordagem de piratas. Se alguém tivesse que pagar o preço por aquela situação, seria ele.

O episódio virou motivo de brincadeiras durante o restante da viagem. Claudinho, naturalmente, não escapou das provocações por causa de seu inseparável par de binóculos.

O mais engraçado é que ele voltou para São Paulo são e salvo e, em outubro de 2026, foi a João Pessoa para ficar entre as cinco melhores duplas no campeonato brasileiro de Hobie Cat 16.

Depois de enfrentar os supostos piratas colombianos, Claudinho passou a ser, oficialmente, o mais destemido da equipe.

Entre a Colômbia e a Venezuela, nossas idas e vindas entre o alto-mar e o litoral, com inúmeros bordos, transformavam praticamente cada manobra em um novo acontecimento. Depois do episódio dos supostos piratas colombianos, começamos a brincar que, a qualquer momento, algum movimento militar na região poderia nos confundir com uma ameaça e provocar um ataque de míssil. Afinal, estávamos navegando por uma área estratégica, rica em petróleo e com diversas plataformas instaladas em alto-mar.

Foi justamente quando passávamos nas proximidades de uma delas que o rádio começou a transmitir uma comunicação em inglês. Para nossa surpresa, o nome do nosso barco foi mencionado: Orion.

Antes de contar o que aconteceu, vale uma breve explicação.

Todo barco que navega em águas internacionais e se enquadra nas exigências de porte e operação deve utilizar um sistema chamado AIS, sigla em inglês para *Automatic Identification System*. Trata-se de um equipamento que transmite, por rádio frequência VHF, informações como identificação, nome, posição, rumo, velocidade e características da embarcação. Esses dados podem ser recebidos por outros navios, estações costeiras e sistemas de monitoramento, permitindo acompanhar o tráfego marítimo.

Como estávamos passando perto de uma plataforma de petróleo, é natural que a equipe de segurança quisesse saber quem éramos e o que

fazíamos naquela área. Afinal, uma embarcação desconhecida se aproximando de uma instalação estratégica exige atenção. Poderíamos ser apenas um veleiro fazendo uma travessia, mas, do ponto de vista da segurança da plataforma, era melhor confirmar.

Como eu era o tripulante com maior fluência em inglês, corri para a cabine de comando e assumi a comunicação pelo rádio. O canal 16 do VHF é utilizado internacionalmente para chamadas e segurança marítima. A outra parte nos pediu que mudássemos para o canal 22, o que fizemos prontamente.

Expliquei quem éramos, identifiquei o Orion e justifiquei nossa passagem nas proximidades da plataforma: estávamos realizando sucessivos bordos para conseguir avançar contra o vento, com destino a Aruba. Ao que tudo indicava, depois de verificar nossa posição e nossa trajetória, a equipe nos orientou a manter uma distância mínima de duas milhas náuticas da instalação.

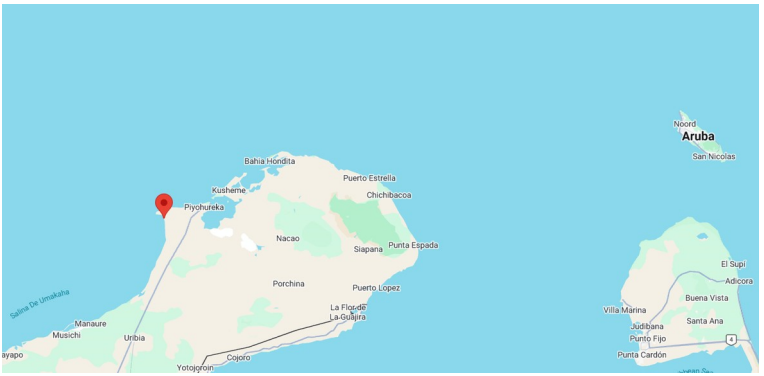
Procurei falar com firmeza e convicção, transmitindo tranquilidade ao outro lado. Talvez tenham imaginado que eu fosse o próprio líder da tripulação. A verdade é que fui improvisando e tentando prolongar as respostas o máximo possível, enquanto organizava mentalmente o inglês e as explicações que precisava dar.

A cada subida e descida, quando voltávamos a avistar a costa, vinha a frustração: havíamos avançado tão pouco! Quem acompanhasse nosso trajeto pela internet provavelmente concluiria que estávamos

todos embriagados. Nosso percurso parecia o de alguém tentando caminhar em linha reta depois de uma noite de festa: um zigue-zague interminável para o norte e para o sul, enquanto nosso objetivo era simplesmente avançar para leste.

No terceiro dia de viagem, a noite chegou, e a Lua ainda iluminava o céu. O tempo continuava impiedoso. Tentar contornar o Cabo de La Vela com mais um bordo em direção ao norte seria uma irresponsabilidade. O vento insistia em soprar de leste, justamente da direção para a qual precisávamos avançar. Queríamos seguir para leste contra um vento que vinha de leste. Naquelas condições, era praticamente impossível.

Mas havia outro problema: avançar para o norte durante a noite, com aquele mar revolto, também não era prudente. Os relâmpagos iluminavam repetidamente o mar à nossa frente, justamente na direção que teríamos de seguir para contornar o cabo. A decisão mais sensata era ganhar tempo e permanecer sob a proteção da baía do Cabo de La Vela, aguardando condições melhores.



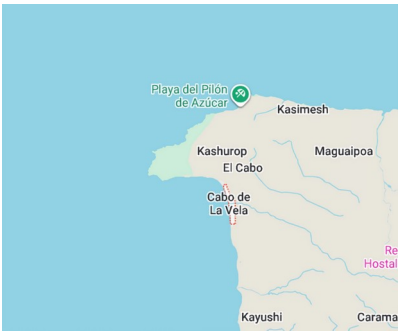
O abrigo no Cabo de La Vela (ponto vermelho), com Aruba à direita.

O mapa acima ilustra bem o tipo de situação que os navegadores de antigamente enfrentavam. O ponto vermelho indica o local que representava nosso abrigo naquele momento. Aruba estava do outro lado daquela geografia, mas, para chegar até lá, ainda precisaríamos contornar o cabo e enfrentar o mar aberto. Fazer isso tarde da noite, em meio a uma tempestade que parecia não ter fim, seria um risco desnecessário.

À medida que nos aproximávamos do cabo, sentimos o alívio proporcionado pela costa. A baía oferecia alguma proteção e diminuía a força do vento e das ondas. Estávamos todos exaustos, e os acontecimentos daquela noite, a partir desse momento, já foram narrados no Prólogo.

Dormimos o que foi possível, respeitando a alternância dos turnos. Depois de entregar o timão, apaguei. Só voltei a perceber o que acontecia quando acordei com os primeiros raios de sol. O Orion já

estava contornando o farol do cabo que dá nome à baía.



O Cabo de La Vela, no extremo norte da Colômbia.

Dormir, a bordo do Orion, quase sempre significava cochilar sobre o trampolim, encolhido no macacão que nos protegia dos respingos e do frio. O sono era interrompido pelos colegas que passavam por cima de quem estivesse deitado — sinal de que estava na hora de levantar e ajudar. Poucos se arriscavam a dormir na pequena cabine: quente, claustrofóbica, mais parecida com um cubículo de submarino nuclear do que com um lugar para descansar.

Com a luz do dia, pudemos observar melhor aquela região do Cabo de La Vela. O cenário era árido, com pouca vegetação. A paisagem lembrava um trecho do deserto do Saara, transplantado para o litoral norte da América do Sul.

O tempo havia melhorado um pouco. Sob a luz do sol, agradecemos novamente a presença do vento forte, que nos permitiria retomar nosso interminável zigue-zague em direção a Aruba. No mapa, a ilha

parecia estar logo ali. Mas ainda levaríamos um dia inteiro para chegar. O vento continuava vindo de leste, e avançar contra ele significava, mais uma vez, navegar em sucessivos bordos.

Capítulo 12

Em Aruba

21 de agosto de 2026

Avistar Aruba ao longe foi um grande alívio para todos nós. Decidimos fazer aquela parada não programada por dois motivos: precisávamos reabastecer o barco depois de tantas surpresas e atrasos provocados pelas condições da rota — não havíamos previsto que enfrentaríamos vento leste durante praticamente todo o percurso — e Guilherme precisava retornar ao Brasil. Além dele, Cláudio Teixeira, o Claudinho, também tinha compromissos profissionais inadiáveis em São Paulo.

Dos sete tripulantes que haviam deixado o Panamá, seguiríamos apenas cinco até Tobago. Lá receberíamos um novo integrante para a tripulação: o veterano Andy, que veio do Panamá para seguir conosco no restante da jornada até Recife.

Quando uma embarcação chega a outro país, há uma série de procedimentos a cumprir antes que seus tripulantes possam desembarcar livremente. Um deles envolve as bandeiras. Além da bandeira do país de registro da embarcação — no nosso caso, o Panamá —, hasteia-se uma bandeira amarela, conhecida internacionalmente como bandeira de quarentena ou *Q flag*. Ela sinaliza às autoridades que a embarcação ainda aguarda a liberação formal de entrada no país.

Depois de concluídos os procedimentos de imigração e demais formalidades, a bandeira amarela pode ser substituída pela bandeira do país visitado.

Pelo rádio VHF, estabelecemos contato com o porto que abrigava o posto de imigração. Recebemos instruções para entrar e procurar o local indicado para desembarque. O problema é que, depois de muito esforço para identificar o ponto, percebemos que ele não tinha profundidade suficiente para receber uma embarcação do porte do Orion.

Mesmo assim, não nos ofereciam outra alternativa.

Na tentativa de obedecer às instruções e atracar, enfrentamos um dos maiores temores de qualquer velejador: o fundo do Orion tocou os arrecifes naquela área rasa. O local indicado pelas autoridades simplesmente não comportava um barco daquele porte, e foi preciso insistir pelo rádio por outra alternativa.

O tempo passava, e a situação começava a ficar preocupante. A Guarda Costeira apareceu para nos alertar de que tínhamos até as 14 horas para concluir os procedimentos de imigração. Depois daquele horário, estaríamos em situação irregular em Aruba.

Como havíamos lançado a âncora naquela área rasa, retirá-la também se transformou em uma operação trabalhosa. Enquanto tentávamos recuperar o cabo e levantar a âncora, o relógio continuava correndo. Até que a Guarda Costeira ligou as luzes de emergência da embarcação, deixando claro que o prazo estava prestes a se esgotar.

Finalmente conseguimos levantar a âncora. Só então as autoridades da imigração nos autorizaram a atracar em outro ponto, próximo a uma área do píer onde havia várias obras em andamento. O resultado foi um banho de poeira enquanto nos aproximávamos do local. Não era exatamente a recepção que imaginávamos, mas, pelo menos, finalmente conseguiríamos desembarcar!

Já atracados, fomos recebidos por uma viatura da polícia portuária, que nos conduziu até o posto de imigração. Felizmente, ao chegarmos lá, encontramos funcionárias muito simpáticas, que nos atenderam com toda a cordialidade.

Uma coisa, porém, me chamou a atenção durante toda aquela confusão: os agentes da Guarda Costeira não largavam os celulares e fotografavam o Orion sem parar.

Fiquei na dúvida. Seria simples curiosidade diante daquele MOD70 majestoso, tão diferente das embarcações que costumavam passar por ali? Ou será que desconfiaram de alguma coisa e imaginaram que toda aquela demora para recolher o cabo da âncora tinha servido para lançarmos algum produto ilegal no mar?

No mundo de hoje, todo cuidado é pouco!

Assim que concluímos os procedimentos de imigração, seguimos para o tão esperado hotel, onde finalmente poderíamos descansar de verdade.

Guilherme já estava nos últimos preparativos para ir ao aeroporto e embarcar — ironicamente — de volta

ao Panamá, de onde seguiria de avião para o Brasil. A despedida dele significava perdermos as boas conversas e, principalmente, as histórias mais mirabolantes que ele tinha para contar. Histórias que só passamos a acreditar depois de vê-las muito bem documentadas no Instagram!

Para Claudinho, aquela também seria a última noite em Aruba. O voo dele sairia no dia seguinte, justamente o mesmo dia em que zarparíamos rumo a Tobago. A despedida no píer foi emotiva, especialmente para ele, que teve de abrir mão dos dias de mar que ainda viriam.



Claudinho e eu, num chope em Aruba.

Claudinho e eu aproveitamos a oportunidade para dar uma volta pela cidade e tomar um chope. Na volta, enquanto procurávamos um táxi, um casal de

moradores locais nos ofereceu carona. Por uma feliz coincidência, eles moravam ao lado da região da marina onde estávamos hospedados.

Assim, do nada, ganhamos dois novos amigos. Eles resolveram ajudar dois velejadores que, embora tivessem sido capazes de trazer um MOD70 do Panamá até Aruba, eram completamente incapazes de encontrar um táxi!

Capítulo 13

De Aruba a Tobago

22 de agosto de 2026

Sair de Aruba foi uma novela tão dramática quanto havia sido nossa chegada no dia anterior.

Precisávamos deixar a marina e retornar ao porto onde ficava o posto de imigração. Antes de seguir viagem, era necessário encontrar um píer onde pudéssemos atracar, desembarcar e registrar oficialmente nossa saída do país.

Mais uma vez, manobrar o Orion em um espaço apertado, com vento forte, foi um teste de paciência. Conseguimos lançar a âncora, mas, quando chegou a hora de recolhê-la, descobrimos que o problema estava longe de terminar. Estávamos justamente na mesma região rasa onde, na véspera, havíamos encontrado os arrecifes.

Tentamos usar uma haste de alumínio com uma espécie de gancho na ponta para alcançar e puxar o cabo da âncora. Mas, durante a operação, a haste escapou e caiu na água, sendo rapidamente arrastada pela correnteza.

Foi quando apareceu um barco de passeio vindo na direção contrária. O marinheiro tentou nos ajudar, mas não conseguiu. Enquanto isso, quatro turistas, aparentemente alheios ao nosso drama, continuavam tranquilamente tomando cervejas.

Às vezes, fico sem saber se as pessoas simplesmente não percebem o que está acontecendo à volta ou se não estão nem aí para ajudar. Naquele momento, tentei me convencer de que eles só falavam holandês. Assim, pelo menos, eu tinha uma justificativa para não conseguir gritar um palavrão que todos entendessem!

Mas, depois de mais uma dose de esforço e paciência, conseguimos finalmente resolver o problema e deixar Aruba para trás.

Contornamos a ilha pelo lado sul, mas nada de seguir diretamente para leste, na direção de Tobago. O vento continuava insistindo em soprar justamente daquele lado. Tínhamos de fazer o que já havia se tornado nossa rotina: alternar entre sudeste e nordeste, em um zigue-zague aparentemente interminável.

A imagem abaixo, extraída do nosso rastreador GPS em tempo real, mostra bem essa dança de rumos. Enquanto enfrentávamos o mar, nossos amigos e familiares no Brasil podiam acompanhar nossa posição pela internet e testemunhar, quase em tempo real, os desvios que precisávamos fazer para avançar.



O rastreador GPS mostra a dança de rumos entre Aruba e Tobago.

Pela imagem, é possível perceber claramente que, por mais que tentássemos avançar, nosso percurso acabava apresentando um desvio cada vez maior em direção ao sul. Não queríamos arriscar uma incursão muito longa em alto-mar, onde enfrentaríamos ondas ainda mais fortes, ventos intensos e tempestades que pareciam não dar trégua. Essa preocupação aumentava principalmente durante a noite, quando a Lua, já em fase minguante, iluminava cada vez menos o céu e, em algumas ocasiões, sequer aparecia.

Ao navegarmos pela costa venezuelana, nas proximidades de Caracas, surgiu minha segunda vontade de incluir uma cidade nessa região na lista de

lugares que ainda gostaria de conhecer. A primeira havia sido Cartagena. Infelizmente, fica a pergunta: quando será possível realizar esse desejo, diante de tantos desafios políticos e sociais enfrentados pela Venezuela?



O cardápio de bordo, preparado num fogareiro de uma boca só.

Foi nesse interminável sobe e desce que a estratégia de navegação passou a dominar nossas conversas.

Todos os dias, havia discussões sobre a estratégia de navegação: até que ponto deveríamos nos afastar da costa e em que direção deveríamos apontar o barco. A questão não era tão simples. Quanto mais tentássemos manter um rumo diretamente voltado para leste, mais próximos estaríamos da rota ideal em direção à Tobago. Entretanto, navegar praticamente contra o vento reduzia nossa velocidade. Se escolhêssemos um ângulo mais favorável em relação ao vento, o barco ganharia velocidade, mas nos afastaríamos da linha mais direta para o destino. Era preciso encontrar o equilíbrio entre velocidade, distância percorrida e segurança.

O debate esquentou quando surgiu a dúvida sobre passar ou não ao lado de uma ilha na costa venezuelana. Cláudio e Júlio defendiam alternativas diferentes, cada um com bons argumentos. No final, prevaleceu a decisão do líder, como deve acontecer em uma embarcação naquelas condições.

Divergências assim são naturais quando pessoas experientes, cansadas e confinadas em poucos metros quadrados precisam decidir juntas, dia após dia, diante do tempo, do vento, das correntezas e do mar revolto.

Mudar o rumo de um barco é relativamente simples: basta movimentar o leme. Alinhar as ideias de uma tripulação exige mais conversa e mais paciência.

E a missão continuou ocupando o centro das nossas atenções: seguimos trabalhando juntos para alcançar nosso objetivo.

Capítulo 14

Afundar as naus

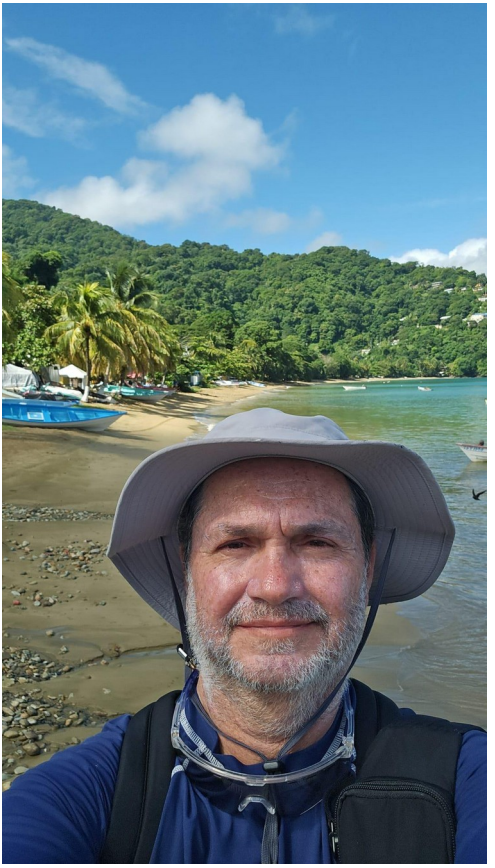
Tobago — 26 de agosto de 2026

Como sempre, a conhecida expressão “terra à vista!” ganha um sabor especial quando o objetivo é finalmente ancorar e desembarcar. Foi assim que sentimos aquele alívio ao avistar a ilha de Tobago.



Terra à vista: a chegada a Tobago.

O mar começou a ficar mais calmo, e o vento finalmente nos deu uma trégua, permitindo que nossa chegada à ilha acontecesse sem maiores dificuldades. Entramos em uma baía tranquila e tivemos até o luxo de escolher, com calma, qual boia seria mais adequada para amarrar o Orion. Optamos por um canto protegido do vento, embora nosso hotel ficasse praticamente do outro lado da ilha.



Em Charlotteville, Tobago.

A baía dá acesso a Charlotteville, um vilarejo pitoresco onde fizemos os procedimentos de imigração. Já no píer, encontramos Andy, que se juntaria à tripulação. Dali, seguiríamos viagem, sem escalas, até Fernando de Noronha.

Caminhamos da praia até o escritório do governo e, no caminho, começamos a identificar alguns quintais com árvores carregadas de carambolas e seriguelas. Não demorou para que eu combinasse com Rodrigo:

— Vamos encher uns sacos de frutas e levar para o barco!



Carambolas e seriguelas nos quintais de Charlotteville.

Parecíamos dois moleques planejando uma incursão aos quintais dos vizinhos para colher frutas. Depois de tantos dias no mar, encontrar árvores carregadas de frutas frescas era quase uma festa.



De barco, a caminho do outro lado da ilha.

José e Rodrigo decidiram dormir no Orion. Eu, Cláudio, Júlio e Andy seguimos para um hotel à beira-mar, escondido em uma baía com uma vista espetacular. Cláudio e Júlio dividiram um quarto.

Acabei ficando sozinho em outro, já que Andy havia feito a própria reserva.



O hotel à beira-mar em Tobago.

Tudo no hotel era muito agradável. Não sei se o padrão do que consideramos bom havia simplesmente despencado depois de tudo o que tínhamos passado a bordo, mas aquele lugar nos pareceu um verdadeiro luxo.

Dessa vez, nossa parada seria um pouco mais longa. Decidimos permanecer duas noites em Tobago para recuperar as energias e comprar suprimentos e outros itens essenciais para a próxima etapa da viagem. A previsão inicial era de aproximadamente dez dias de navegação, embora, na prática, o percurso acabasse levando duas semanas, sem nenhuma parada.

Aproveitamos aqueles dias para fazer várias reuniões, algumas durante as refeições, outras em conversas descontraídas, muitas vezes acompanhadas de um copo de cerveja. Trocamos muitas ideias com Andy, que acabava de se juntar à tripulação.

Júlio comunicou a todos que, por causa das obrigações na faculdade, retornaria a Recife, não sem antes passar mais um dia em Tobago, dessa vez sozinho, e fazer uma rápida passagem por Miami. Nossa tripulação ficou com apenas cinco pessoas para uma longa jornada pela frente. Mais desafios com menos velejadores.

Apesar das conversas regadas a cerveja, eu já havia abandonado o consumo de bebidas alcoólicas. Aos poucos, estava me tornando cada vez mais rigoroso com minha saúde e minha alimentação. Afinal, os estragos que fazemos durante a juventude precisam ser corrigidos enquanto ainda há tempo!

Alguém certa vez disse que “a juventude é uma doença que só o tempo cura”. Acho que comecei a levar essa frase a sério.

Enquanto aproveitava os luxos de um hotel à beira-mar, comecei a pensar nos desafios enfrentados pelos antigos navegadores. Depois de meses atravessando oceanos, finalmente chegavam a terras desconhecidas, muitas vezes exaustos e diante de um mundo inteiramente novo. Mas como convencer uma tripulação a permanecer naquele lugar para explorá-lo, em vez de simplesmente voltar aos barcos e tentar regressar à Europa?



A vista do hotel, em Tobago.

Foi aí que me veio à cabeça a conhecida história de “afundar as naus”. A expressão costuma ser associada a Hernán Cortés e à expedição ao México, em 1519. Segundo a versão popular, ele teria inutilizado as embarcações para eliminar qualquer possibilidade de retorno e obrigar os homens a seguir em frente. Historicamente, o episódio é um pouco mais complexo do que a imagem de simplesmente afundar todos os navios, mas a mensagem por trás da história continua poderosa: eliminar a possibilidade de voltar atrás para concentrar todos os esforços na missão.

Pois bem. Em Tobago, a situação era praticamente o inverso. Diante daquele paraíso, de um hotel confortável e de tudo o que uma ilha tropical poderia oferecer, quem nos convenceria a abandonar aquele sossego para enfrentar novamente cerca de dez dias de sacrifício no mar?

Logicamente, ninguém iria afundar o Orion. O que precisávamos era fazer isso mentalmente: deixar para trás a tentação de permanecer em terra e nos preparar para mais uma etapa da aventura.

No meu caso, não havia dúvida. Eu já tinha tomado minha decisão. Jamais me perdoaria se, um dia, imaginasse alguém pensando: “Clóvis desistiu no meio do caminho.”

Iria até o fim.

Capítulo 15

De Tobago pela costa da Venezuela

28 de agosto de 2026



Noite de lua em Tobago, antes da partida.

Assim que levantamos âncora e começamos a sair da baía de Charlotteville, uma certeza passou a ocupar definitivamente nossa mente: dali em diante, só haveria mais uma parada, em Pernambuco. Nosso destino estava traçado, e o cérebro parecia ter entendido que não adiantava mais ficar imaginando alternativas.



Andy, que embarcou em Tobago.

Isso acontecia, por exemplo, durante as trocas de turno no timão do Orion. Enquanto observávamos um colega ao timão, enfrentando um mar revolto, a escuridão à frente e navegando a vinte nós de velocidade, era inevitável sentir certa apreensão ao pensar que, em breve, chegaria a nossa vez de assumir o posto. A adrenalina daquela cena nos fazia antecipar o momento com algum receio.

Mas, quando finalmente chegava a nossa vez, tudo mudava. Não havia mais espaço para imaginar o que poderia dar errado. Ou eu me concentrava em fazer aquilo que precisava ser feito, ou corria o risco de provocar um desastre. A ausência de alternativas parecia reorganizar nossa mente e direcionar toda a atenção para a tarefa imediata.

O MOD70 é equipado com instrumentos de precisão que fornecem informações fundamentais para a navegação e o desempenho do barco. Na proa, dos dois lados, há painéis digitais que mostram a velocidade, o ângulo de navegação em relação ao vento real e o rumo verdadeiro, indicado em graus.

Uma particularidade interessante do MOD70 é a importância de manter o ângulo ideal entre o rumo do barco e a direção do vento real. Não basta simplesmente escolher uma direção e ajustar as velas para segui-la. É preciso buscar constantemente o melhor ângulo para aproveitar a força do vento e extrair o máximo de desempenho da embarcação. Para facilitar esse trabalho, outro instrumento, instalado ao lado do posto do velejador, apresenta recomendações

sobre o ângulo mais adequado para navegar com melhor performance.



À esquerda, os painéis da proa: velocidade, ângulo do vento e rumo. À direita, o instrumento que recomenda o melhor ângulo em relação ao vento.

Para quem está acostumado a velejar em barcos convencionais, essa experiência representa uma mudança significativa de tudo o que aprendeu até então. No MOD70, a navegação exige uma leitura constante dos instrumentos, atenção aos parâmetros de desempenho e decisões muito mais precisas. É quase como aprender a velejar novamente.

De todos os perigos que enfrentávamos, havia um que, para mim, exigia atenção redobrada. Era

justamente aquele que eu não conseguia enxergar. Restava-me tentar interpretar o que poderia estar acontecendo à nossa frente, com poucas informações disponíveis e pouquíssimo tempo para reagir.

Isso acontecia principalmente durante os turnos da noite e se tornou ainda mais preocupante depois que saímos de Tobago em direção à costa da Venezuela. O tráfego de embarcações naquela região era intenso. Havia barcos de grande porte e muitos pesqueiros, alguns identificados apenas por uma pequena luz de navegação. Era quase uma roleta-russa. Algumas embarcações poderiam estar navegando sem as luzes acesas, enquanto um simples ponto luminoso no horizonte poderia indicar tanto um barco parado quanto outro em movimento.

Como ajustar nosso rumo se eu não sabia exatamente o que estava acontecendo à nossa frente?

O AIS nos ajudava bastante. Por meio dele, conseguíamos visualizar informações sobre as embarcações próximas que também utilizavam esse sistema. Mas nem todas apareciam na tela, especialmente os pequenos barcos de pesca, que muitas vezes não dispunham desse equipamento.

José era meu companheiro nas altas horas da madrugada, pois nossos turnos eram consecutivos. Tenho certeza de que, em várias ocasiões, acabei tirando um pouco da tranquilidade dele ao apontar para o horizonte e perguntar:

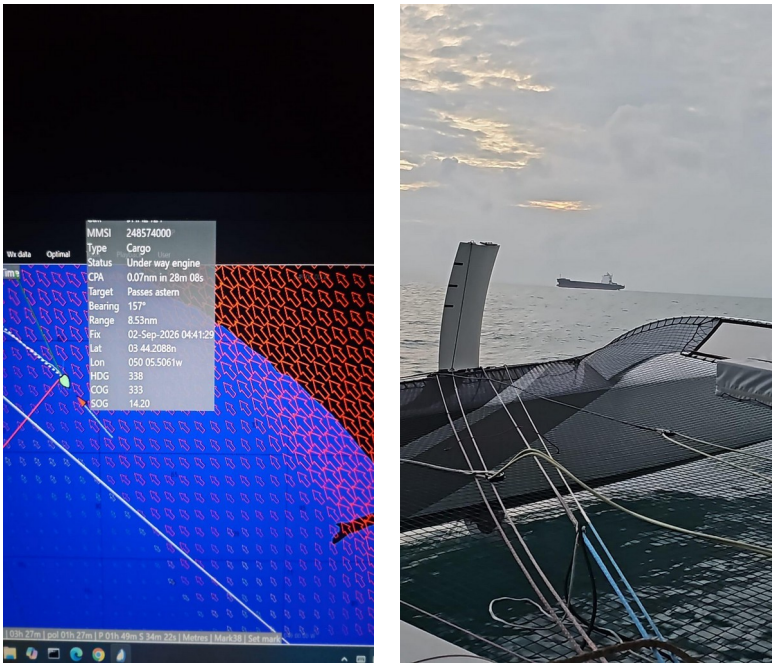
— Que ponto de luz é aquele que está se aproximando?

José procurava me tranquilizar. Explicava que, do ponto de vista da navegação, a distância e a velocidade das embarcações geralmente nos davam tempo suficiente para avaliar a situação e decidir se seria necessário alterar o rumo para evitar uma colisão. Para ele, aquilo parecia simples. Afinal, estava falando alguém com muitos anos de experiência navegando pelos mares do mundo inteiro, inclusive enfrentando o frio de rachar da Antártida.

Em uma dessas discussões, por volta das três da manhã, apontei para um cargueiro que, na minha avaliação, vinha em nossa direção. José já demonstrava certa impaciência com minhas constantes preocupações e me pediu que simplesmente continuasse navegando.

Foi o que fiz. Mas não deixei de guardar aquela situação na memória. Quando amanheceu, pude finalmente enxergar o que passaria tão perto de nós durante a noite: um enorme petroleiro.

A única vez em que precisamos acionar um dispositivo de emergência engenhosamente instalado no MOD70 foi durante um turno de Rodrigo ao timão. E, como parecia ser uma regra naquela viagem, o episódio aconteceu no escuro da noite.



À esquerda, a tela do AIS, com os navios ao redor. À direita, ao amanhecer, o petroleiro que passou perto de nós durante a noite.

Ao passarmos perto de dois barcos pesqueiros, os pescadores começaram a gritar e a apontar para a nossa frente. Havia redes de pesca estendidas no mar. Se o Orion passasse por cima delas, o resultado poderia ser desastroso.

Rodrigo percebeu que não poderia simplesmente mudar o rumo. Com o vento muito forte, uma manobra brusca poderia comprometer a estabilidade do barco e até provocar um capotamento. A solução foi acionar o dispositivo de emergência: pisou em um pedal que liberava imediatamente a retranca da vela principal, aliviando a pressão do vento sobre a vela, reduzindo a

velocidade do Orion e permitindo que ele alterasse o rumo com mais segurança.

Aquela decisão exigiu coragem. Em uma situação normal, acionar aquele pedal poderia ser interpretado como uma demonstração de hesitação ou inexperiência por parte de um velejador. Mas Rodrigo não teve dúvida: diante de um risco real, não havia espaço para vaidade ou preocupação com a opinião dos outros. Era preciso agir.

E assim enfrentamos um dos piores trechos de toda a viagem. Nosso desafio era conseguir contornar a grande curva da América do Sul, de modo que pudéssemos finalmente seguir mais para o sul. Essa era a única direção em que os insistentes ventos de leste poderiam, enfim, nos ajudar a chegar ao destino. Até conseguirmos vencer esse obstáculo geográfico, tivemos de enfrentar, ao longo da costa venezuelana, um tráfego intenso de embarcações, rotas de cargueiros, ventos fortes, tempestades e ondas que pareciam determinadas a castigar o Orion.

Subir em direção ao nordeste para ganhar distância da costa e, depois, realizar um bordo mais favorável de volta ao sul era uma alternativa bastante complicada. Teríamos de enfrentar correntes marítimas fortes, que poderiam nos empurrar para oeste e anular boa parte da distância que conseguíssemos ganhar. A decisão foi seguir o mais próximo possível da costa, permanecendo dentro da plataforma continental. Essa escolha, porém, trazia outros desafios: os barcos pesqueiros e cargueiros que

já mencionei, águas mais rasas e a necessidade de realizar muito mais bordos, ora para um lado, ora para o outro.

Nas situações mais complicadas, Cláudio assumia o timão. Era fácil perceber que ele mal conseguia dormir uma hora sequer. Certa vez, acordei de um breve período de descanso e o encontrei diante de uma costa tomada por luzes vermelhas, que alertavam para uma grande barreira à nossa frente. Despertei sem saber se aquilo era real ou se ainda estava preso a algum pesadelo. O pouco tempo que tínhamos para descansar nos fazia mergulhar em um sono profundo, daqueles em que sonhamos com tudo. Se algum tripulante me disser um dia que aquela cena nunca aconteceu, vou ter de admitir que foi mesmo um pesadelo!

Cláudio continuou assumindo o sacrifício de conduzir o Orion pela costa venezuelana. A intenção era evitar ao máximo novos bordos, seguindo na direção sudeste, na tentativa de contornar o continente e finalmente avançar rumo ao Brasil.

Mas foi justamente naquela região que ele viveu o maior susto de toda a viagem.

Era madrugada.

O Orion navegava em alta velocidade, envolvido por uma escuridão quase absoluta. Não havia lua suficiente para iluminar o horizonte, e o céu e o oceano pareciam se confundir em uma única imensidão negra. O silêncio da noite era quebrado apenas pelo som do vento e da água batendo contra o casco.

Cláudio seguia atento, tentando distinguir alguma coisa naquela escuridão, quando, de repente, uma luz se acendeu bem à sua frente.

Uma luz inesperada.

Por um instante, ele não conseguiu compreender o que estava vendo. Quase ao mesmo tempo, ouviu um ruído que fez seu coração disparar: o som de um motor. E estava muito próximo.

Então veio o cheiro. Forte, inconfundível. Diesel queimando.

Bem ali, no caminho do Orion, havia um barco pesqueiro. Estava parado, completamente às escuras, sem qualquer iluminação que permitisse identificá-lo a distância. Os pescadores perceberam a aproximação do trimarã, acenderam uma luz, ligaram o motor e aceleraram ao máximo para sair da nossa frente.

O risco de colisão era real. Em alta velocidade, no meio do oceano e de madrugada, uma batida poderia ter consequências devastadoras, para nós e para eles. Foram segundos de tensão absoluta, em que qualquer movimento errado poderia transformar aquela travessia em uma tragédia.

O pesqueiro passou assustadoramente perto.

E então, tão repentinamente quanto havia surgido, desapareceu na escuridão.

A colisão tinha sido evitada.

Eu só fiquei sabendo de tudo horas depois, quando chegou a minha vez ao timão. Se algo tivesse acontecido, eu estaria completamente adormecido.

Até hoje, quando me lembro daquela madrugada, penso em como a vida pode mudar em uma fração de segundo. Por mais que planejássemos cada milha da viagem, havia perigos que simplesmente não podíamos prever.

Passamos tão perto daquele barco que tenho certeza de que o cheiro do diesel ficou gravado nos neurônios de Cláudio para sempre!

Capítulo 16

Calmaria, Guianas e a fronteira

Costa das Guianas

Houve também um dos raros dias em que enfrentamos uma situação que nenhum velejador gostaria de encontrar, especialmente em alto-mar: a calmaria. A completa falta de vento.

Foi assim que amanhecemos e passamos quase toda a manhã, sem praticamente nenhuma brisa. Por ser um barco com uma área vélica enorme, o MOD70 consegue se movimentar até mesmo com ventos muito leves. Qualquer sopro já era suficiente para colocar aquela máquina em movimento, o que servia de algum alento diante da situação.

Confesso que, entre a adrenalina proporcionada pelo vento forte e pelo mar revolto, prefiro mil vezes essa condição àquela em que simplesmente não há vento. A calmaria testa a paciência e a saúde mental de qualquer tripulante. É uma espécie de prisão a céu aberto, com direito a um sol de rachar a pele. E, sem a brisa forte para nos distrair, ficava muito mais difícil esquecer que o sol continuava queimando impiedosamente.

Sem protetor solar, teríamos chegado a Recife parecendo sobreviventes de uma temporada no deserto.

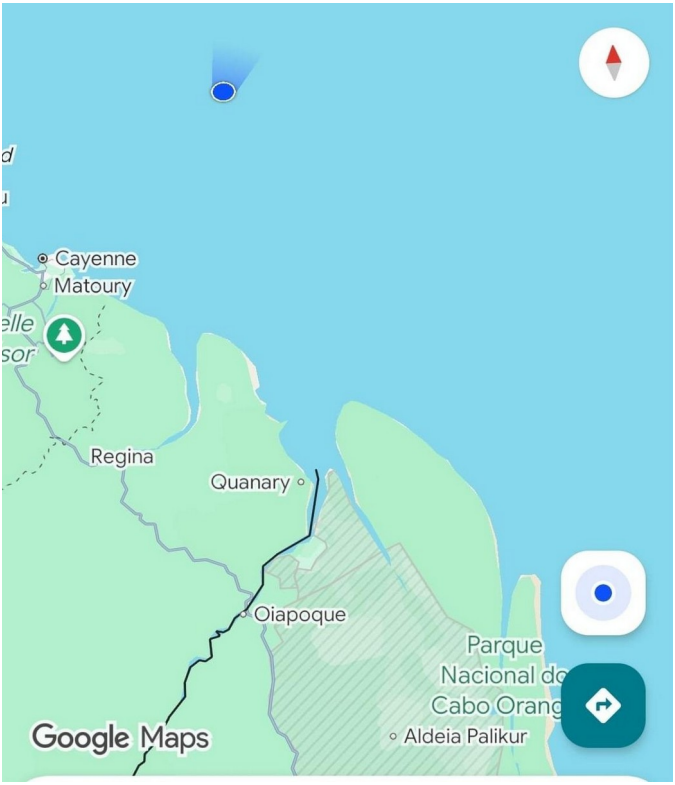
Até chegarmos ao Oiapoque, na fronteira com o Brasil, enfrentamos um dos trechos mais difíceis de toda a navegação. Para contornar aquela região e conseguir avançar em direção ao sul, precisávamos seguir para leste, justamente de onde soprava o vento. Nossa alternativa era manter o zigue-zague de sempre, alternando entre rumos para o norte e para o sul, mas sem nos afastarmos demais da costa. No alto-mar, as fortes correntes marítimas poderiam nos empurrar para oeste, anulando boa parte do esforço para avançar.

Essa foi nossa realidade até o dia 1º de setembro, quando finalmente avistamos, ainda bem ao longe, a região da foz do rio Oiapoque. Estávamos cada vez mais perto do Brasil.



A costa das Guianas, que só conhecemos pela tela do monitor.

Durante cinco dias, as únicas cidades que conseguimos visitar foram Georgetown, Paramaribo e Caiena — todas na tela do monitor instalado no cockpit, enquanto acompanhávamos nossa posição e o trajeto pelo mapa. Cheguei a cogitar aproveitar aquelas horas para começar a estudar francês. Afinal, se a aventura terminasse em uma desistência e precisássemos procurar abrigo na Guiana Francesa, pelo menos eu já teria dado os primeiros passos para me comunicar por lá.



A foz do rio Oiapoque, na fronteira com o Brasil.

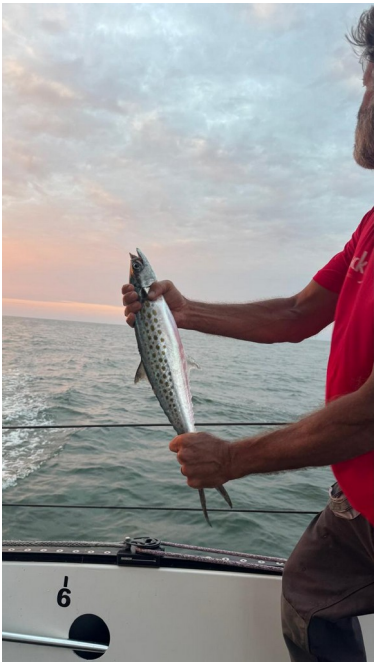
Talvez muita gente não saiba, mas uma parte do território brasileiro está localizada no Hemisfério Norte, acima da linha do Equador. Quando cruzamos a fronteira marítima do Brasil, ainda estávamos no Atlântico Norte.

A sensação de cruzar nossa fronteira é difícil de descrever. Ao nosso redor, tudo continuava exatamente igual: a água do mar, o mesmo sol, o mesmo vento, o mesmo horizonte. Nada havia mudado na paisagem. Mas existia uma linha imaginária, representada no mapa do GPS, que nos avisava de algo muito maior: estávamos entrando no Brasil!

Comemoramos aquele momento em uma transmissão ao vivo pela internet e enviei vídeos da travessia para os grupos de WhatsApp. Era 1º de setembro, quatro longos dias depois de nossa partida de Tobago. Finalmente, estávamos em águas brasileiras!

E como o Brasil nos recebeu?

Com peixe fresco! Apesar de termos mantido uma linha de pesca na água durante praticamente toda a viagem (na foto, José lançando a linha ao mar), só em águas brasileiras conseguimos fisgar alguma coisa: em apenas dois dias, três peixes grandes, que rapidamente se transformaram em sashimi. Era a proteína tão desejada depois que boa parte de nossos suprimentos havia acabado. Parecia que o Brasil nos dava as boas-vindas ao estilo brasileiro.

À esquerda, José lança a linha de pesca ao mar. À direita, o primeiro peixe em águas brasileiras.

Durante dias, passamos infernizando a vida de José, nosso chef de bordo.

A pergunta que não queria calar era: por que não comprou mais comida e água em Tobago, José?

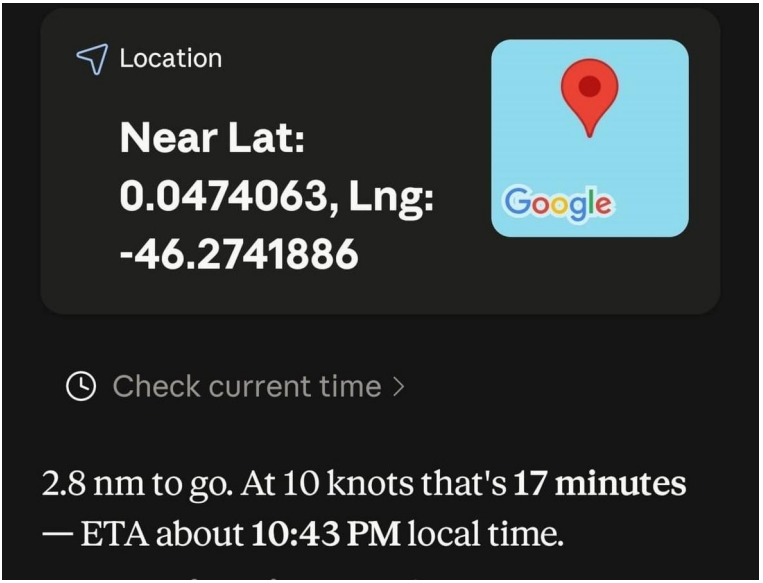


À esquerda, o peixe virou sashimi. À direita, José, nosso chef, finalmente comendo.

Capítulo 17

Do Equador a Natal

3 a 9 de setembro de 2026



A poucos minutos da linha do Equador.

Ficamos com o Google Maps aberto no celular, tentando descobrir a que horas cruzaríamos a linha do Equador. Não era possível determinar o horário com precisão, pois tudo dependia do vento, das ondas e das correntezas. Se quiséssemos ter horários rigidamente programados, estaríamos viajando em um barco a motor!

O suspense já estava criado entre nossos amigos e familiares no Brasil. Depois de cruzarmos a fronteira

marítima brasileira, aquela seria a nova emoção da tripulação: atravessar a linha que separa os hemisférios Norte e Sul.

O vento estava perdendo força, e cada nova previsão empurrava o horário da travessia um pouco mais para a frente, já para o início da noite. Isso só aumentava a expectativa de todos. Parecia suspense de novela, daqueles em que o próximo capítulo nunca chega!

Fizemos o melhor que podíamos para passar o tempo. Pouco antes das 23 horas, finalmente chegaria o momento especial.

Comecei a provocar os colegas com algumas perguntas:

— Será que as constelações vão mudar de lugar, como se alguém estivesse apertando uma chave?

— E o efeito Coriolis? Como poderíamos testá-lo? Com aquele nosso balde usado para tomar banho?

— Será que algum efeito magnético vai afetar nosso cérebro?

Quanto mais brincávamos, mais rapidamente o tempo parecia passar. Até que chegou a hora de abrir as chamadas de vídeo e reunir, mesmo que virtualmente, todos aqueles que conseguissem participar daqueles poucos segundos de comemoração.



O balde servia para tudo a bordo, inclusive para lavar o cabelo.

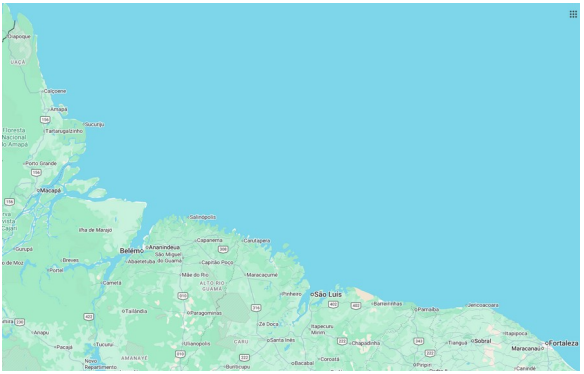
Estávamos na altura de Macapá, capital do Amapá. Havíamos cruzado a linha do Equador em pleno oceano, mas o famoso Marco Zero, em terra firme, continuava na minha lista de lugares a conhecer. Fica para uma próxima viagem. Dessa vez, de avião!

Nossa alegria, porém, durou apenas algumas horas. Mais uma vez, a curvatura do continente nos obrigava a navegar na direção leste, justamente o

rumo de onde aquele famigerado vento insistia em soprar. Torcemos muito para que os ventos alísios de nordeste finalmente aparecessem e nos ajudassem a avançar, mas o vento parecia não dar a menor atenção aos nossos apelos.

A geografia continuava impondo as mesmas condições. Precisávamos encontrar uma maneira de avançar até a altura de Fortaleza, onde poderíamos finalmente mudar nosso rumo para o sul, em direção a outro ponto crítico da costa: Natal. Só depois de vencer esse trecho conseguiríamos navegar com vento e direção mais favoráveis, praticamente em linha reta até Recife.

Havíamos decidido, ainda na saída de Tobago, abandonar a ideia de fazer uma parada em Fernando de Noronha. Diante de todos os desafios que já enfrentávamos, acrescentar essa escala tornaria a logística da viagem muito mais complexa. Era hora de concentrar todos os esforços em chegar ao destino final.



O litoral norte do Brasil, rumo a Natal.

Depois da virada de noite com a entrada no Atlântico Sul, nossas energias se voltaram para o desafio de enfrentar o vento de proa. Tentávamos, a todo custo, minimizar os desvios de rumo que insistiam em nos levar de volta em direção à costa. Ainda havia uma enormidade de barcos pesqueiros naquela região. Mas, além dos peixes que o Brasil nos trouxe, vieram também ventos mais constantes e um mar mais tranquilo.

Conseguimos aproveitar alguns momentos de vento forte para ver quem conseguia colocar mais velocidade no Orion, mesmo que isso significasse sacrificar o rumo e, consequentemente, perder mais tempo. Andy, em especial, aproveitou para sentir no timão do Orion velocidades que um veleiro monocasco, como o que ele tem no Panamá, não alcança. Cláudio, ansioso para chegar logo a Recife, onde já começariam os preparativos para a Refeno, acompanhava tudo com paciência.

O vento forte no Ceará comprovou a fama daquele estado. Na altura de Jericoacoara, que conheci nos anos 80, quando ainda era uma pequena vila de pescadores, deu vontade de pular do barco e ficar por lá. Pelo vento forte e constante, Jeri, como é carinhosamente conhecida, tornou-se parada obrigatória para os aficionados da vela, especialmente os praticantes de windsurfe e kitesurfe.



As águas verdes do litoral do Ceará.

Não foi fácil cruzar o Ceará, embora a beleza de Fortaleza tenha nos surpreendido. Esse foi um dos efeitos colaterais de tantos bordos para norte e sul: sempre que possível, chegávamos o mais perto da costa antes de retornar ao alto-mar. E foi em Fortaleza que finalmente conseguimos apontar a proa do Orion para a cidade. Curtimos o final da tarde e o início da noite na capital cearense antes de seguir para o ponto crítico de toda a jornada: Natal.

Depois de passar pela capital do Rio Grande do Norte, finalmente faríamos a curva em direção ao sul, rumo a Recife. Por mais uma dessas sortes do destino, Natal foi a outra cidade em que conseguimos apontar nossa proa. As capitais do Nordeste são muito bonitas. Vê-las do mar, ainda como estrangeiros — legalmente, ainda não havíamos feito a imigração —, provocava uma sensação especial.

Tão perto, mas tão longe!

Capítulo 18

Chegada a Recife

9 de setembro de 2026

Quando avistamos Recife e finalmente foi possível apontar a proa do barco na direção do Marco Zero, começou a bater a sensação de que o impossível estava se concretizando. Quando já não havia qualquer possibilidade de erro, quando vimos ao longe a lancha de boas-vindas vindo em nossa direção, enxerguei o Cláudio que eu sabia que ainda estava escondido naquele jovem de antigamente, o velejador invocado do HC16.

Ele caiu no choro e, com muito orgulho, falou:

— Conseguimos! Quando todo mundo dizia que era impossível, que era loucura, realizamos o sonho!

Quando entramos pelo porto do Recife, a lancha finalmente conseguiu emparelhar com o Orion. Subiram a bordo Sérgio e Júlio Avellar e João Cardoso, enquanto esposas, amigos e parentes acompanharam tudo da lancha. Sérgio e Cláudio deram um abraço longo e apertado. Agora eram dois velejadores experientes chorando juntos.

Júlio e João, com a testosterona própria da idade, não perderam um segundo e tomaram a frente de tudo o que precisava ser feito nas manobras do barco. Parecia que tinham acabado de ganhar um presente de Dia das Crianças! A excitação de todos era imensa.

Fizemos a última manobra e deixamos o Orion finalmente descansar no píer do Novotel, na foz do rio Capibaribe.



O Orion descansa no píer do Novotel, em Recife.

Já estávamos livres para ir e vir? Não. Apesar de estarmos em casa, em terra firme, com amigos e familiares, ainda precisávamos passar pela imigração. Por algumas horas, ficamos em quarentena, aguardando o desembaraço de todos os nossos

passaportes. Em casa, mas não em casa. Esse foi nosso último e gostoso dilema de toda a viagem.

Corremos para aquilo de que mais sentimos falta, depois da família: banheiro, chuveiro quente, roupa limpa e um bom filé-mignon mal passado, acompanhado de um suco gelado de laranja.



O que mais nos fez falta: um chuveiro de verdade.

Como sempre gosto de associar minhas experiências a filmes e livros, senti-me o próprio Tom Hanks em *Náufrago*, quando, depois de retornar à civilização, ele se delicia com um isqueiro que acende o fogo e com o gelo que esfria a bebida no copo.

Depois de tantos anos, reencontrei Bira, aquele meu companheiro dos tempos de HC16 e das velejadas entre Olinda e Ponta de Pedras. Dele, também recebemos excelentes vídeos feitos com drone, que registraram alguns momentos dessa chegada.



Com Bira, na chegada a Recife.

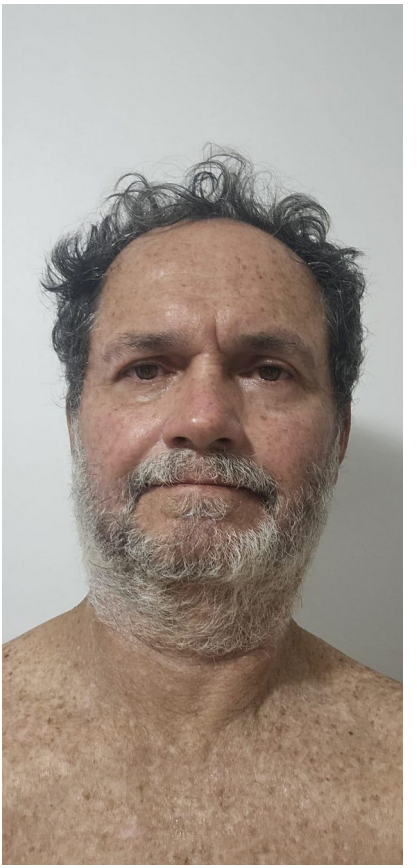
Fizemos nossa imigração brasileira. Oficialmente, estávamos no Brasil!

Aos poucos, cada um foi seguindo seu destino. Tal qual o encontro inicial, que nos colocou confinados em um veleiro por 24 dias, agora o destino fazia exatamente o contrário: separava nossos caminhos. Realidades diferentes, rumos diferentes. José retornaria a Ilhabela; Rodrigo seguiria para Salvador,

para rever a família; Júlio e João voltariam à faculdade. Eu seguiria para São Paulo e, depois, para Japaratinga, no norte de Alagoas.

Desses 24 dias, lentamente, restariam as lembranças dos momentos de camaradagem, das longas conversas, da troca de experiências e, acima de tudo, da humildade de reconhecer que éramos todos iguais, unidos por uma única missão.

Na foto abaixo, aqui estou eu, 24 dias depois e quase cinco quilos mais magro — uma fração do homem que desembarcou no Panamá em 14 de agosto de 2026. Consegui o que nenhuma academia ou dieta tradicional conseguiria. O desafio foi mental, físico e espiritual, e sei que voltei outro homem.



9 de setembro de 2026, quase cinco quilos mais magro.

Epílogo

Ressaca e vida que segue — além dos 60 anos de idade



Na foto, da esquerda para a direita: João Cardoso, Cláudio Cardoso, Sérgio Avellar e Júlio Avellar.

O Orion participou da Refeno 2026 — a Regata Internacional Recife–Fernando de Noronha — apenas duas semanas depois de nossa chegada a Recife. Conquistou a Fita Azul e quebrou o recorde da prova, que o Adrenalina Pura detinha havia 19 anos, completando o percurso 15 minutos mais rápido que a marca anterior. Parece que o destino da Refeno agora será escrito pelo Orion, até que apareça alguém disposto a desafiar Cláudio e Sérgio. Sua permanência no Recife será passageira. Em breve, retornará às águas internacionais e ao Caribe. Por aquelas

paisagens, conquistará outros primeiros lugares e continuará fazendo história.

Sou pisciano, e dizem os astrólogos que os piscianos são sonhadores e românticos. Sonhador, eu sou. Vivo procurando paraísos aqui na Terra para aproveitar, com a família e os amigos, cada nascer do sol, cada lua cheia, cada praia de brisa fresca, com o barulho de cocos caindo no chão.

Conheço quase todas as ilhas do Caribe. Mas o Brasil tem o seu próprio Caribe, que não se compara a nada no mundo, e os nossos paraísos estão mais perto do que imaginamos. Encontrei o meu em Japaratinga, no norte de Alagoas, a duas horas e meia do Recife, onde tenho família e muitos amigos.



Com Fernanda, na praia da Bruna, em Maragogi.

Aqui nos Estados Unidos, procuro amenizar a saudade quando vou ao Lake Norman. Em Japaratinga,

pretendo velejar com a minha Bia, hoje com 10 anos. É ela quem aparece na foto da capa deste livro.

A vida é uma grande navegação. Como um barco a vela, nem sempre nos permite seguir na direção desejada. Há momentos em que precisamos avançar contra o vento, mudar de rumo, fazer sucessivos bordos e aceitar que o caminho será muito mais longo do que imaginávamos. Nem tudo o que planejamos vai acontecer. E, por mais que tentemos controlar nosso destino, sempre haverá algo inesperado à nossa espera.

Mas o sol continuará nascendo e se escondendo no horizonte, dia após dia, teimoso em sua rotina de recomeços. E o vento continuará soprando, mesmo quando não estiver na direção que desejamos.

Talvez seja essa a grande lição que o mar nos ensina: não precisamos ter sempre o vento a favor. Precisamos encontrar uma maneira de continuar navegando.

O bom da loucura é que ela se alimenta de si mesma. Mal terminamos uma aventura e já começamos a procurar a próxima. O velejador tem memória curta! Quem sabe a próxima velejada não seja até Titã, uma das luas de Saturno? Se Cláudio me chamar, eu vou!

Afinal de contas:

Ainda há vento.

Posfácio

Do outro bordo — por Cláudio Cardoso

Nas páginas anteriores, o Clóvis contou a travessia do lado dele do barco. Num trimarã, quem está num bordo nem sempre enxerga o que se passa no outro. Quando ele me convidou para escrever estas linhas, me senti honrado. Não vou contar a viagem de novo; prefiro responder a algumas perguntas que ele deixou pelo caminho.

A primeira está lá no começo, no encontro da turma no RioMar. O Clóvis escreve que desconfiou que eu tivesse levado aquele “se me chamar, eu vou” como fogo de palha. Não levei. Velejador reconhece outro velejador pelo olhar, e ali havia brilho nos olhos e vontade de ir. Quando liguei para ele na estrada, não estava cumprindo uma formalidade. Estava chamando um tripulante.

Ele também pergunta se as luzes vermelhas na costa da Venezuela eram reais ou se tinha sonhado. Pode ficar tranquilo, Clóvis: não foi pesadelo. Eram as luzes de um parque de geradores eólicos, vermelhas, em sequência, espalhadas por muitas milhas e parecendo estar dentro d’água. Somadas ao cansaço físico e mental, davam a qualquer um a sensação de estar tendo uma alucinação.

Já o pesqueiro que surgiu do nada naquela região merece atenção especial. Era um barco pequeno, de

não mais que seis metros, com apenas dois tripulantes a bordo. Foi um perigo real, e poderia ter terminado em tragédia. O cheiro daquele diesel vai ficar marcado na minha memória pelo resto da vida.

O Clóvis diz que só entendeu no fim o peso que eu carregava. A verdade é que esse peso cabia numa frase só, e ela me acompanhou desde o dia em que deixamos São Francisco, muito antes de ele subir a bordo no Panamá: eu preciso chegar. Não chegar de qualquer jeito. Chegar com o barco inteiro e com cada um dos que confiaram em mim de volta para casa, em segurança e muito realizados.

Preciso dizer a vocês que, assim como o Clóvis, eu também já dobrei o meu Cabo da Boa Esperança: cruzei a dobra dos sessenta anos. Nessa altura, já não sobra muito tempo para certas coisas em que a resistência física é indispensável. Por isso eu disse à Ana Lúcia: ou é agora, ou não terei mais nenhuma chance. Ou é agora, ou vou partir deste mundo sem ganhar e bater o recorde da Refeno.

A Refeno tem um lugar especial na minha vida. Participei da primeira edição, depois de passar um ano planejando aquela regata, e quase não fui: minha mãe estava internada no hospital. Foi ela quem insistiu que eu não deixasse de ir. Com toda a sua sabedoria, sua força interior e sua fé inabalável, me disse:

— Vá, meu filho. Corra essa regata, que eu só vou embora depois que você chegar!

Essa não é uma frase para ser pronunciada, e muito menos para ser ouvida por um jovem de apenas vinte

anos. Talvez venha daí esse “eu preciso chegar” que nunca mais saiu de mim.

Duas semanas depois da nossa chegada a Recife, o Orion cruzou a linha de chegada em Fernando de Noronha, com a Fita Azul, e bateu o recorde da Refeno que o Adrenalina Pura mantinha havia dezenove anos. Era agora. E foi.

E o Clóvis a bordo? Quem leu este livro já conhece a animação e a vibração que ele põe em tudo o que faz. O que talvez o leitor não saiba é o rigor com que cumpria os horários dos turnos. Teve uma noite em que resolvi poupá-lo de um turno e deixá-lo descansando um pouco mais. Foi merecido.

Mas a lembrança que mais me diverte é outra: o engenheiro, empresário de tecnologia, homem de mil aventuras, espalhando sabonete líquido pelo corpo com todo o cuidado, convencido de que era hidratante. Estava preocupado com um tratamento de pele que tinha feito havia poucos dias, antes do embarque. Há cenas que nenhuma tripulação esquece.

Quando a lancha apareceu na entrada do porto do Recife, eu chorei, e o Clóvis contou. O que ele não tinha como saber era em quem eu pensava.

Pensei na minha mãe, que me apoiou em todas as maluquices em que me meti. Pensei na minha esposa, Ana Lúcia, guerreira, que quase sempre me apoia nessas aventuras e passou um aperreio enorme durante todo o percurso. Ainda de longe, pude vê-la na lancha que veio nos receber, de punhos fechados, comemorando a nossa chegada. Pensei no meu filho,

João Pedro Cardoso, a parte mais importante da minha vida, que não pôde estar conosco no último trecho, mas passou todas as noites acordado, cuidando da navegação e da comunicação lá de terra.

Lembrei também do dia dos supostos piratas, na costa da Colômbia. O Clóvis conta que pedi ao Zezinho para me passar o leme. Não foi apenas para velejar mais rápido e fugir daquela situação. Numa abordagem, os piratas costumam atingir primeiro o comandante, para desorganizar a tripulação e facilitar o ataque. Ao pegar o leme, assumi o risco de ser o primeiro atingido por uma bala. Naquele momento, pensei na possibilidade de não ver mais a minha mulher e o meu filho.

Pensei no meu amigo-irmão Sérgio Avellar, que sofreu um infarto dias antes de partirmos para o Panamá. A responsabilidade de trazer o Orion e sua tripulação em segurança até Recife era minha e dele. Depois do infarto, passou a ser cem por cento minha.

Na véspera da viagem, fui visitá-lo no hospital. Por coincidência, ele estava no quarto vizinho ao do meu pai, que também estava internado. Perguntei:

— Amigo, plano B ou aborto a missão?

Ele respondeu:

— Plano B, e está nas suas mãos. O Júlio vai com você. Traga ele de volta em segurança.

Dei-lhe um abraço forte e longo e fui embora com toda essa responsabilidade nas costas.

E pensei no Júlio, meu filho postiço, que esteve conosco até Tobago e precisou voltar ao Brasil antes de nós, mas estava lá para subir a bordo na chegada, junto com o pai e o João Pedro.

Pensei também no meu sogro, Aloysio Monteiro, competidor nato e guerreiro, que estava sendo velado no dia em que parti do Brasil para reencontrar o barco no México. Depois de sair de São Francisco, o Orion tinha feito uma parada de um mês em Puerto Vallarta. Pouco antes de ele falecer, já quase inconsciente, mostrei-lhe a foto do Orion e disse:

— Vou buscar esse barco para ganhar essa regata e colocar nosso nome na história da Refeno.

Com muito esforço, ele respondeu:

— Vá e volte!

Fui, voltei, e o objetivo foi alcançado, meu velho.

E, por fim, pensei no meu pai e nos meus irmãos, parentes e meus amigos, que não são muitos, mas são bons, com cujas energias positivas e tantas orações contei durante toda a travessia.

Também me emocionei, confesso, por ter comandado uma jornada tão dura e tão improvável, que só foi possível pela determinação de todos.

Não poderia deixar de registrar a grande satisfação de ter tido comigo, de São Francisco a Recife, cada uma destas pessoas.

Meu filho, João Pedro Cardoso, que, como já disse, é a melhor parte da minha vida, e que deixou de ser um

jovem para se tornar um homem depois desta viagem. Cruzar o Canal do Panamá com ele ao meu lado foi uma das maiores emoções da minha vida.

Meu amigo Sérgio Avellar, sem o qual eu não estaria escrevendo este posfácio.

Júlio César Avellar, que, ao tomar a decisão de voltar de Tobago, mostrou que, assim como o João, também se tornou um homem.

Paulo Andrade, amigo de longa data, que retratou nosso primeiro trecho com seus desenhos fantásticos e suas ironias divertidas. E o grande Miguel Andrade, filho do Paulo, que se dedicou a desvendar os programas de navegação do barco, que nunca tínhamos visto, e o fez com maestria. Isso foi no tempo em que a tripulação tinha como base três pais e três filhos.

James Clapier, que nos mostrou como montar o barco pela primeira vez e foi de São Francisco até San Diego.

E o francês mais simpático, divertido e experiente, Dushan Popov, que foi nosso tripulante e paramédico até Puerto Vallarta.

Rodrigo, nosso bravo marinheiro, filho do mestre Clindenor, que nos orgulha pela dedicação ao barco e a todos a bordo.

Zezinho, que o Clóvis chama de José. Um amigo que conheço há décadas, da Rua do Meio, em Ilhabela. Além de uma bagagem enorme de navegação, fez milagres na nossa “cozinha”: um fogareiro de uma boca só, com o gás racionado para que tivéssemos

alguma coisa quente até a chegada. Não conseguimos: o gás acabou um dia antes, e ficamos sem o café revigorante da madrugada, preparado com todo o carinho pelo incansável Rodrigo.

Claudinho, meu forte concorrente nas regatas de Hobie Cat, cuja engenhosidade e perspicácia chamavam atenção em cada detalhe.

Guilherme, o paraquedista, com suas histórias radicais.

Andy, nosso alemão, que trouxe mais experiência e sensatez à tripulação.

Igor, com suas posições firmes e divertidas, além de belas imagens, e Rafael Chiara, com toda a sua experiência em delivery, que nos acompanharam em um dos trechos.

E o Clovinho, meu velho amigo do primário do Colégio Santa Maria, com sua resistência física, animação, inteligência e controle emocional. Ele se superou enormemente ao trocar o leme do seu MacGregor 26 pelo comando do Orion a mais de 25 nós.

Para terminar, volto às duas últimas milhas antes do Recife. Pela sequência dos turnos, o último da viagem cabia ao Andy, e ele avisou que não soltaria aquele leme de jeito nenhum. Foi o único momento de toda a travessia em que o vento abriu para leste, e o Orion começou a planar acima dos 28 nós, feliz por estar chegando ao destino.

O Andy olhou para mim e perguntou:

— Já não está na hora de baixarmos as velas?

— Amigo, vamos entrar no porto a todo pano!

— Mas não se pode entrar num porto nessa velocidade e à vela!

— Podemos, e vamos nos dar esse privilégio, Andy!

Nesse momento, o Andy disse:

— Sendo assim, o comando é seu! Você merece!

Dei-lhe um abraço e agradeci.

Ainda com mais lágrimas nos olhos, vi Zezinho chorando. Chamei-o e disse:

— Amigo, fizemos o que ninguém nunca fez! Que Deus nos proteja!

Resta a última pergunta, a que fecha o livro. O Clóvis escreve que, se eu chamar, ele vai. E lembra uma regra que não está em nenhum manual: doido adora encontrar outro doido. Pois pode ter certeza, Clóvis: quando aparecer outra loucura como esta, você será convidado.

Ainda há vento!

Glossário

AIS (Automatic Identification System): sistema que transmite por rádio o nome, a posição, o rumo e a velocidade de uma embarcação. Com ele, os outros barcos a enxergam na tela, mesmo no escuro.

Alísios: ventos constantes que sopram de leste nas regiões próximas ao Equador. No hemisfério norte vêm de nordeste e no sul, de sudeste. Nesta viagem, sopraram quase sempre na direção errada.

Amas: os dois cascos laterais de um trimarã, um de cada lado do casco central.

Arremetida: na aviação, a manobra de desistir do pouso no último instante, acelerar e voltar a subir.

Banana: apelido que os velejadores dão a cada um dos dois cascos do Hobie Cat, por causa do formato. Com vento forte, uma delas sai da água, e é aí que começa a diversão.

Bandeira de quarentena (Q flag): bandeira amarela que o barco iça ao chegar a outro país, para avisar às autoridades que ainda não fez a imigração.

Bordo: a manobra de virar a proa através do vento, para que ele passe a soprar pelo outro lado das velas. Para avançar contra o vento, o veleiro faz uma sequência de bordos, em zigue-zague. “Perder o bordo” é deixar o barco virar para o outro lado sem querer.

Caçar: puxar a escota para fechar a vela e deixá-la mais esticada. O contrário é “folgar”.

Calmaria: ausência quase total de vento. É o pesadelo de qualquer veleiro.

Canal 16: canal de rádio VHF usado no mundo inteiro para chamadas e emergências no mar.

Cockpit: área aberta de onde se conduz o barco, com o timão e os controles das velas.

Escota: o cabo que controla a abertura de uma vela. Puxar a escota fecha a vela; soltá-la abre.

Estais: cabos de aço que sustentam o mastro em pé, prendendo-o à proa e às laterais do barco.

Fita Azul: título dado ao primeiro barco a cruzar a linha de chegada de uma regata, seja qual for a categoria.

Foils: lâminas curvas submersas que funcionam como asas debaixo d'água. Em velocidade, geram sustentação e erguem parte do barco, o que reduz o atrito.

Genoa: vela triangular grande, armada à frente do mastro.

Hobie Cat 16: pequeno catamarã de regata, com cerca de cinco metros, cascos em forma de banana e trampolim de lona. É um dos barcos esportivos mais populares do mundo.

Jacklines e tethers: as *jacklines* são cabos ou fitas esticados ao longo do barco. O *tether* é a correia que liga o colete do velejador a elas. Juntos, mantêm o tripulante preso ao barco.

Leme e timão: o leme é a lâmina submersa na popa que dá direção ao barco. O timão é a roda com que o timoneiro controla o leme. No dia a dia, “estar no leme” e “estar no timão” querem dizer a mesma coisa: conduzir o barco.

Mastro rotativo: mastro que gira sobre a própria base, acompanhando o ângulo da vela para melhorar o fluxo do vento.

Milha náutica: 1.852 metros. É a medida de distância usada no mar.

MOB (Man Overboard): “homem ao mar”. É o nome dos procedimentos e equipamentos usados para resgatar quem cai na água.

MOD70: trimarã de regata oceânica de 70 pés, cerca de 21 metros, projetado pelo escritório francês VPLP. Só sete foram construídos, e o Orion é um deles.

Moitão: conjunto de roldanas por onde passa a escota. Ele multiplica a força de quem puxa.

Mordedor: pequena peça com mandíbulas dentadas que trava o cabo no lugar, sem precisar de nó. Quando funciona, é uma bênção. Quando não funciona, pergunte ao Gatsby.

Nó: medida de velocidade no mar. Um nó é uma milha náutica por hora, cerca de 1,85 km/h. Os 26 nós do Prólogo equivalem a uns 48 km/h.

One Design: classe de barcos construídos todos exatamente iguais, para que vença a melhor tripulação, e não o maior orçamento.

Proa e popa: a frente e a traseira do barco.

Proeiro: o tripulante que veleja com o timoneiro. Nos barcos pequenos, como o Hobie Cat, é quem vai no trapézio e cuida da vela da frente.

Refeno: a Regata Internacional Recife–Fernando de Noronha, uma das mais tradicionais do Brasil.

Retranca: a barra horizontal presa ao mastro, onde se apoia a parte de baixo da vela principal.

Trampolim: a tela esticada entre os cascos de um catamarã ou trimarã. É onde a tripulação circula e trabalha. No Orion, também era onde dormia.

Trapézio: cabo de aço preso ao alto do mastro e enganchado num cinto do velejador. Com ele, o velejador pendura o corpo para fora do barco e usa o próprio peso como contrapeso.

Trimarã: barco de três cascos. O catamarã tem dois, e o monocasco, como a maioria dos veleiros, apenas um. Barcos com mais de um casco são chamados de multicascos.

Través (vento de): vento que bate de lado, perpendicular ao barco. Costuma ser a condição mais rápida.

Vela balão: vela grande e bojuda, armada na proa para navegar com o vento soprando por trás. Também é chamada de *spinnaker*.

Vela principal: a maior vela do barco, presa ao mastro e à retranca. Também é chamada de vela grande ou mestra.

Vento de proa: vento que vem justamente da direção para onde se quer ir. Nenhum veleiro navega diretamente contra ele, só em zigue-zague, fazendo bordos.

Vento real: o vento que de fato sopra, como sente quem está parado. Com o barco em movimento, o vento sentido a bordo, chamado de aparente, é diferente. Os instrumentos do MOD70 fazem essa conta o tempo todo.

Agradecimentos

Uma travessia como esta nunca é feita por uma pessoa só. Muito menos um livro sobre ela — que, convenhamos, deu quase tanto trabalho quanto contornar o Cabo de La Vela. A diferença é que, para escrevê-lo, eu tinha banheiro.

Cláudio Cardoso, nosso líder, que acreditou que era possível quando quase todos diziam que era loucura. Talvez fossem as duas coisas. Obrigado por ter levado a sério aquele “se me chamar, eu vou” e por ter carregado, quase sempre em silêncio, o peso de levar cada um de nós de volta para casa. Só no fim da viagem entendi o tamanho dessa responsabilidade.

Sérgio Avellar, que nos confiou o Orion e, gesto ainda mais corajoso, o próprio filho. O abraço dele em Recife valeu cada onda.

Meus companheiros de bordo: José, Rodrigo, Júlio Avellar, Claudinho, Guilherme e Andy. Dividimos turnos de madrugada, semanas de vento de proa, sashimi fresco, um susto com piratas e um único balde. Nenhuma amizade sai ilesa de um balde compartilhado; a nossa saiu mais forte. Com vocês aprendi que, no mar, ninguém é experiente o bastante para dispensar a mão do outro. Um agradecimento especial a Claudinho, pela vigilância incansável com o

binóculo, e a Guilherme, que nos lembrou que coragem também é saber a hora de descer do barco.

João Cardoso, nosso centro de operações em terra, que nos acompanhou milha a milha do outro lado da tela e, para isso, abriu mão de tantas noites de sono quanto nós.

Bira, companheiro dos tempos de Hobie Cat, cujas fotos e imagens de drone dão vida a tantas páginas deste livro. Quase três décadas depois da regata do Gatsby, ele continua aparecendo justamente quando preciso de uma testemunha.

Petrônio Rufino, com quem aprendi a velejar e com quem fiz, sem bússola, sem mapa e sem juízo, a travessia mais irresponsável da minha vida. Sobrevivemos para contar, e foi daquela noite que nasceu esta história.

Turma do Colégio Santa Maria, que acompanhou pelo WhatsApp cada mensagem, cada vídeo e cada longo silêncio sem sinal, torcendo, rezando e, imagino, fazendo apostas sobre a minha volta. Foi num encontro nosso que tudo começou. A culpa, portanto, também é um pouco de vocês.

Cláudia Prosini, pelas palavras generosas da Introdução.

E, acima de tudo, Fernanda. Anos atrás, ela me deu o sinal para descer dos céus; desta vez, deixou que eu fosse para o mar. Viu o marido sair de casa com uma mochila pequena e uma ideia grande, e o recebeu de volta cinco quilos mais magro e com histórias para o

resto da vida. Obrigado pela paciência, e pela coragem de ficar em terra.

Minha filha Bia, a quem prometi voltar. Voltei.

E Clovito e Lucas, que desde pequenos aproveitaram as velejadas de Microtoner na Coroa do Avião, em Itamaracá, muitas vezes dentro da pequena cabine, brincando de videogame: este livro também é para vocês.

Sobre o autor

Clóvis Lacerda Leite Filho cresceu em Recife, onde estudou no Colégio Santa Maria e se formou em engenharia na UFPE. Foi nas águas entre o Forte Orange e a Coroa do Avião, em Itamaracá, a bordo de um pequeno Magnum e, mais tarde, de um Hobie Cat 16, que descobriu que o mar nunca sairia dele, mesmo quando ele saísse do mar.

Empreendedor de tecnologia, fundou a Parlacom, uma das pioneiras em soluções de comunicação entre máquinas (M2M) e Internet das Coisas no Brasil, e a Datelo, operadora móvel virtual. Fez o MBA executivo da George Mason University, na Virgínia, e vive nos Estados Unidos, em Mooresville, na Carolina do Norte, às margens do Lake Norman.

Fora da vela, mergulhou em vários mares, inclusive com tubarões nas Bahamas, saltou de paraquedas e foi piloto privado por dois anos, até que uma arremetida no pequeno aeroporto de Lake Norman o convenceu de que era hora de pousar de vez.

Em 2026, aos sessenta anos, embarcou como tripulante do trimarã Orion na travessia do Panamá a Recife. Desta aventura nasceu este livro.

É também autor de *Bia and the Yellow Sand Crab*.

É casado com Fernanda e pai de Bia, Lucas e Clóvis, o Clovito.

Hoje, veleja no próprio lago, onde mantém dois barcos no Lake Norman Yacht Club: um catamarã Hobie Cat 18 e um monocasco MacGregor de 26 pés.

clovislacerda@gmail.com · www.lacerda.com.br
Instagram: @clovislacerda1234

Nota sobre o processo editorial

Durante a preparação deste livro, utilizei duas ferramentas de inteligência artificial como apoio editorial. O ChatGPT, desenvolvido pela OpenAI, contribuiu com sugestões de redação, revisão, organização narrativa, aprimoramento de estilo e clareza do texto. O Claude, desenvolvido pela Anthropic, fez a revisão editorial final: reorganizou a estrutura e a cronologia dos capítulos, apontou repetições e inconsistências de datas e nomes, propôs cortes e cuidou da diagramação.

As histórias, experiências, lembranças e opiniões aqui relatadas são minhas. A seleção do conteúdo, as decisões finais sobre a narrativa e a responsabilidade pelo texto publicado também são minhas.

O ChatGPT e o Claude foram instrumentos de apoio ao processo de escrita, não autores desta obra.



Aos sessenta anos, Clóvis Lacerda Leite Filho aceitou o convite de um velho colega de escola e embarcou no Orion, um trimarã de competição, para 24 dias de travessia entre o Panamá e o Recife. Ondas de mais de três metros, noites sem dormir, um susto com piratas e a vida espartana a bordo. Um relato bem-humorado sobre coragem, amizade e a decisão de seguir sonhando em qualquer idade.

ISBN 978-65-02-50247-1
9786502502471

O Orion passa pelo Marco Zero, no Recife, ao fim da travessia.