



CARAMBAIA

Sumário

Nota desta edição

Prefácio do autor

01 A jaqueta

02 Voltando para casa

03 Uma olhada nas principais classes em que se divide a tripulação de um navio de guerra

04 Jack Chase

05 Jack Chase no tombadilho peruano

06 Oficiais do tombadilho, graduados, suboficiais e subalternos da coberta de um navio de guerra: onde vivem no navio, como vivem, sua posição social a bordo e que tipo de homens eles são

07 Desjejum, almoço e jantar

08 O contraste entre Selvagee e Mad Jack

09 Sobre os bolsos da jaqueta

10 Dos bolsos aos larápios

11 A busca da poesia nas dificuldades

12 O bom ou mau temperamento dos marinheiros de guerra, em grande medida atribuído a seus postos e suas obrigações a bordo

13 Um eremita perdido na multidão de um navio de guerra

14 A seca em um navio de guerra

15 Um clube de carne salgada em um navio de guerra, com um aviso de expulsão

16 Treinamento geral em um navio de guerra

17 Arriar! Segundo, terceiro e quarto escaler, arriar!

18 Um navio de guerra compacto e pleno como uma noz

19 A jaqueta no alto

20 Como se dorme em um navio de guerra

21 Uma das razões de os marinheiros de guerra geralmente terem uma vida curta

22 Dia de lavagem e limpeza em um navio de guerra

23 Cenas teatrais em um navio de guerra

24 Introdução ao cabo Horn

25 Dias de canícula ao largo do cabo Horn

26 Na passagem do cabo

27 Algumas reflexões suscitadas pela contraordem de Mad Jack à ordem de seu superior

28 Distanciando-nos lentamente

29 A vigilância noturna

- 30 Uma olhadela pela portinhola nas partes subterrâneas de um navio de guerra
- 31 O oficial de artilharia sob as escotilhas
- 32 Um prato de *dunderfunk*
- 33 A flagelação
- 34 Alguns dos efeitos nocivos da flagelação
- 35 A flagelação é ilegal
- 36 A flagelação é desnecessária
- 37 Um “London Dock” envelhecido, de qualidade superior, direto das adegas de Netuno
- 38 O capelão e a capela em um navio de guerra
- 39 A fragata no porto – os botes – a magnífica recepção do comodoro
- 40 Algumas das cerimônias desnecessárias e injuriosas em um navio de guerra
- 41 A biblioteca de um navio de guerra
- 42 Matando o tempo em um navio de guerra aportado
- 43 Contrabando em um navio de guerra
- 44 Um funcionário corrupto em um navio de guerra
- 45 A publicação de poesia em um navio de guerra
- 46 O comodoro na popa e alguém da “ralé” nas mãos do cirurgião
- 47 Um leilão em um navio de guerra
- 48 Comissário, ajudante do comissário e chefe dos correios em um navio de guerra
- 49 Como os rumores de uma guerra foram recebidos pela população do *Neversink*
- 50 A Baía de Todas as Belezas
- 51 Um homem “da ralé” participa de uma reunião com o comodoro e o capitão no tombadilho
- 52 Algumas palavras sobre os aspirantes
- 53 Sobre como os navegadores estão especialmente sujeitos à ação do clima e quais são seus efeitos no capitão de um navio de guerra
- 54 “A ralé” ganha “licença”
- 55 Dos aspirantes que entram muito cedo na Marinha
- 56 Imperador a bordo de um navio de guerra
- 57 O imperador passa “a ralé” em revista
- 58 Um oficial do tombadilho ao pé do mastro
- 59 Um broche de navio de guerra separa dois irmãos
- 60 Um marujo de guerra leva um tiro
- 61 O cirurgião da frota
- 62 Uma junta de cirurgiões da Marinha
- 63 A operação
- 64 Troféus de um navio de guerra
- 65 Uma regata de navios de guerra

- 66 Diversão em um navio de guerra
 - 67 Jaqueta Branca é acusado ao pé do mastro
 - 68 A fonte de um navio de guerra e outras coisas
 - 69 Preces nos canhões
 - 70 Revista mensal em volta do cabrestante
 - 71 A genealogia dos Artigos de Guerra
 - 72 “Estas são as boas ordenanças do mar, que constituem os livros da ciência e dos bons costumes e que foram dadas a nossos ancestrais por homens sábios que viajaram ao redor do mundo.” – Consulado do Mar
 - 73 Jogos de azar em um navio de guerra
 - 74 O cesto da gávea durante a noite
 - 75 “Afundar, queimar, destruir.” – Ordens impressas do almirantado em tempos de guerra
 - 76 As enxárcias
 - 77 O hospital em um navio de guerra
 - 78 Tempo ruim no rancho
 - 79 Como os marinheiros de guerra morrem no mar
 - 80 O último ponto
 - 81 Como os marinheiros são sepultados no mar
 - 82 O que resta de um marinheiro de guerra depois de seu sepultamento no mar
 - 83 O colégio de um navio de guerra
 - 84 Barbeiros do navio de guerra
 - 85 O grande massacre das barbas
 - 86 Os rebeldes são levados ao pé do mastro
 - 87 O velho Ushant no portaló
 - 88 Flagelação por toda a frota
 - 89 A situação social em um navio de guerra
 - 90 O recrutamento de homens
 - 91 Clube de fumantes em um navio de guerra, com cenas no convés de canhões, já perto de casa
 - 92 O fim da jaqueta
 - 93 Amarra e âncora prontas para atracar
- Fim

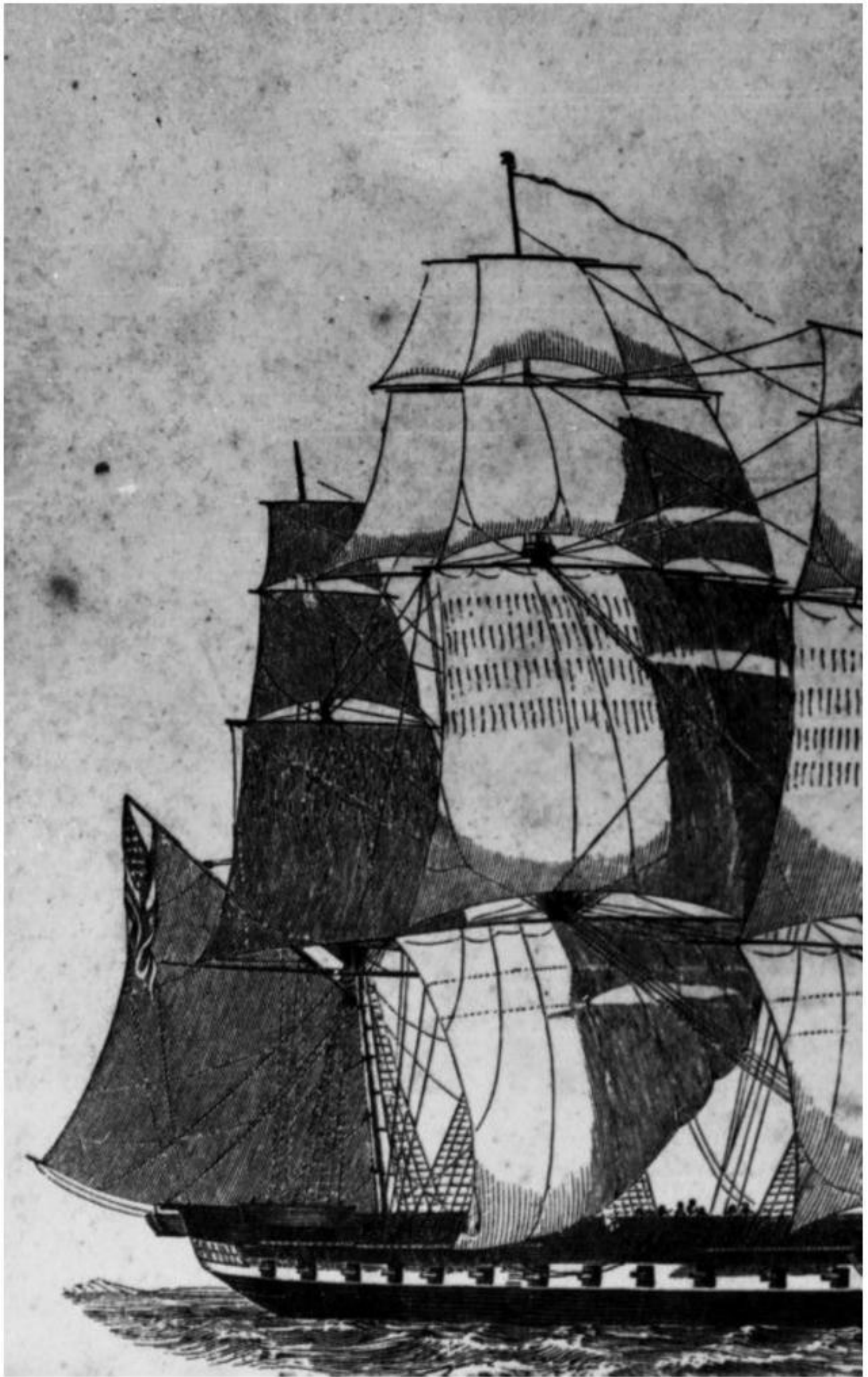
Posfácio – *Jaqueta Branca*: Melville e o microcosmo de um navio de guerra

Mapa – Percurso de Herman Melville a bordo da fragata USS United States

Glossário

Notas

Créditos



Nota desta edição

Herman Melville (1819-1891) fez quatro viagens marítimas, que seriam relatadas em quatro livros: a primeira num paquete em 1839, aos 19 anos (*Redburn*); depois em dois navios baleeiros em 1840 (*Typee* e *Omoo*); e a maior delas, de Honolulu a Boston, numa fragata da Marinha americana chamada *USS United States*. A viagem de catorze meses, feita entre agosto de 1843 e outubro de 1844, serviu de inspiração para os relatos em *Jaqueta Branca ou O mundo em um navio de guerra*, publicado pela primeira vez em 1850 – e, até o lançamento desta tradução, inédito no Brasil.

O livro conta as experiências de um marujo, anônimo para o leitor, apelidado de Jaqueta Branca devido ao casaco que ele mesmo confecciona para se proteger do frio, a bordo do navio de guerra batizado de *Neversink*. O símbolo central da história é a jaqueta, que permeia a narrativa do início ao fim e serve como principal metáfora para expressar a relação de amor e ódio do autor com as condições de vida no mar.

Melville escreveu *Jaqueta Branca* em apenas dois meses, em meados de 1849, com o objetivo de ganhar dinheiro e sem saber muito bem que público atingiria. Acreditava ter dito mais sobre como se sentia em relação aos fatos do que ter criado e desenvolvido personagens e técnicas narrativas – incomodavam-lhe as condições de escrita do livro. Por se tratar puramente de uma escrita-trabalho, ele considerava que o mérito literário da obra e seu caráter autoral estariam prejudicados. No entanto, o afastamento consciente do que julgava ser autoria literária, em prol da descrição de seus sentimentos perante os fatos, se tornaria a marca característica de uma inovação de estilo, o que fez de *Jaqueta Branca* uma obra posteriormente enaltecida pela crítica literária.

Melville assinou contrato com a editora Harper & Brothers para a publicação do manuscrito e, munido das provas de impressão, em outubro de 1849, viajou para Londres, para apresentá-las a seu editor britânico. Aproveitou a viagem para fazer algumas alterações no texto, corrigindo-o, acrescentando

vários parágrafos e redigindo um prefácio. Essa versão revista pelo autor foi publicada em Londres em janeiro de 1850 pela editora de Richard Bentley, em dois volumes. Em março, a Harper publicou, em Nova York, a primeira versão do texto, sem as correções e os acréscimos que entraram na edição inglesa – com uma breve nota no lugar do prefácio. Dado esse intervalo entre as edições, considerou-se tacitamente que a edição nova-iorquina seria uma revisão da inglesa, e não o contrário. Esta tradução baseia-se no texto editado em Londres, com a revisão do escritor.

No ano seguinte à publicação de *Jaqueta Branca*, Herman Melville entregaria, às mesmas editoras da Inglaterra e dos Estados Unidos, o manuscrito de *The Whale*, que depois seria renomeado como *Moby Dick* e se tornaria sua obra mais conhecida.

Rogério Bettoni

Imagine-o agora em um navio de guerra, com cartas de marca, bem armado, abastecido e equipado, e veja como se porta.

– *Good Sea-Captain, Fuller*

Prefácio do autor

O objetivo desta obra é dar uma ideia da vida no interior de um navio de guerra. Em 1843, o autor viajou como marinheiro comum a bordo de uma fragata dos Estados Unidos, na época ancorada num porto no oceano Pacífico. Depois de servir mais de um ano a bordo dessa embarcação, foi dispensado, com o restante da tripulação, à chegada do navio em sua pátria. Suas experiências e observações foram incorporadas neste livro, que não se apresenta, no entanto, como diário de viagem.

Como o objetivo desta obra não é retratar o navio de guerra específico em que o autor viajou nem seus oficiais e sua tripulação, mas sim, com cenas ilustrativas, relatar a vida geral na Marinha, o verdadeiro nome da fragata foi suprimido. Tampouco se afirma que as pessoas mencionadas nestes capítulos são indivíduos reais. Quaisquer declarações que de alguma maneira digam respeito às leis estabelecidas e ao uso da lei pela Marinha respeitam estritamente os fatos. Algumas vezes é feita alusão a eventos ou fatos na história das marinhas. Nesses casos, não se faz nenhuma declaração que não seja respaldada pelas melhores fontes. Para o relato até agora inédito das circunstâncias de uma ou duas ações navais bem conhecidas, o autor se põe em dívida para com os marinheiros a quem as atribui.

A obra começa no último porto em que a fragata esteve no Pacífico, pouco antes de levantar ferro para a torna-viagem, passando pelo cabo Horn.

Herman Melville
Nova York
Outubro de 1849

01 A jaqueta

Não era uma jaqueta *muito* branca, mas branca o suficiente, para ser exato, como se verá a seguir.

Foi assim que cheguei a ela.

Quando nossa fragata atracou em El Callao, na costa do Peru – seu último porto no Pacífico –, encontrei-me sem nenhum *grego*, ou casaco de marinheiro; como, já no fim de uma viagem de três anos, seria impossível conseguir um capote de lã com o ajudante do comissário, e como nos dirigíamos ao cabo Horn, algum substituto era-me indispensável; dediquei-me então, durante vários dias, a fabricar uma peça exótica de minha própria lavra para proteger-me do temporal que logo enfrentaríamos.

Comecei com nada menos que um blusão de marinheiro feito de brim branco, ou melhor, um camisão inteiriço; esticando-o sobre o convés, dobrei-o ao meio na linha do peito e, seguindo o friso ali marcado, abri-o ao comprido – como se abriam duas páginas sem corte de um livro novo. Feito o corte, eis uma metamorfose, superando qualquer outra relatada por Ovídio. Ora veja, o camisão virou um capote! – um capote estranho, é verdade, da largura de uma indumentária quacre, com a gola flácida e desabada, os punhos desajeitados e sem volume; e branco, sim, branco como uma mortalha. E minha mortalha ele quase provou ser, como adiante descobrirá o leitor.

Mas por Deus, amigo, que tipo de paletó é esse que seria usado para suportar as intempéries do cabo Horn? Talvez parecesse uma peça branca de linho, bonita e de muito bom gosto; no entanto, é quase universal o hábito de usar peças de linho em contato direto com a pele.

Bem verdade; e esse pensamento ocorreu-me muito cedo, pois eu não tinha intenção de navegar pelo cabo Horn de camisa, o que *de fato* seria quase como navegar sem velas.

Então, com uma miscelânea de remendos – meias velhas, pernas de calças puídas e coisas do tipo –, forrei e estofei o interior da jaqueta até torná-la, de ponta a ponta, rígida e almofadada, como o gibão do rei Jaime, acolchoado em

algodão e à prova de adagas; nenhuma entretela ou cota de malha seria tão firme.

Até aí, muito bem; mas me diga, por favor, Jaqueta Branca, como pretende se manter livre da chuva e da umidade neste seu *grego* acolchoado? Você não chama de capote impermeável esse chumaço de retalhos velhos, chama? Não pretende dizer que esse pedaço de estambre é à prova d'água, pretende?

Não, caro amigo; e este foi meu azar. À prova d'água é que não era, nada mais era que uma esponja. Na verdade, com tal imprudência remendei minha jaqueta que, sob as tempestades, me tornei absorvedor universal, secando por completo toda amurada em que me encostava. Em dias úmidos, meus desalmados companheiros costumavam se encostar em mim, tão forte era a ação capilar entre minha desafortunada jaqueta e as gotículas de umidade. Eu pingava como um peru assando; e muito depois de terem terminado as chuvas e de o sol ter mostrado a cara, eu ainda vivia envolto em bruma; enquanto para os outros fazia bom tempo, para mim, infelizmente, fazia tempo ruim!

Ah, pobre de mim! Que fardo era carregar aquela jaqueta ensopada e pesada, principalmente quando tinha de subir até a ponta dos mastros, arrastando-me passo a passo até o topo, como se puxasse uma âncora. Pouco tempo para despi-la e torcê-la debaixo de chuva, justamente quando não era permitido recuar ou atrasar. Não, isso não. Para cima! – gordo ou magro, Lambert^[01] ou Edson^[02]: esqueça quantas arrobas você pesa. E assim, por meio de minha própria pessoa, muitas e muitas chuvas reascenderam aos céus, em consonância com as leis naturais.

Aqui devo dizer que me decepcionei terrivelmente depois de ter executado meu plano original referente a essa jaqueta. Era minha intenção torná-la totalmente impermeável dando-lhe uma demão de tinta, mas o amargo destino sempre surpreende a nós, os desafortunados. Tanta tinta havia sido roubada pelos marujos para cobrir suas calças e seus chapéus alcatroados que quando eu, homem honesto, terminei de

acolchoá-la, as latas de tinta haviam sido proibidas e trancafiadas a cadeado.

O velho Brush^[03], capitão do *paiol de tintas*, disse-me: “Espia, Jaqueta Branca, não sobrou nada pra você”.

Essa, então, era minha jaqueta: bem remendada, acolchoada e porosa; e, nas noites escuras, de uma brancura tão reluzente quanto a Mulher de Branco de Avenel^[04]!

02 Voltando para casa

“Marinheiros, içar âncoras! Homens, ao cabrestante!”

“Vão com tudo, camaradas, a gente vai voltar pra casa!”

Voltar para casa! – que expressão mais sonora! Já esteve alguma vez voltando para casa? Não? Rápido, tome as asas da manhã, ou as velas de um navio, e voe aos recônditos mais remotos da Terra. Lá, passe um ou dois anos; depois ouça o mais rude dos contramestres, com os pulmões irritados, gritar aquelas palavras mágicas para você jurar que “a harpa de Orfeu não seria mais encantadora”.

Estava tudo pronto: botes içados, varredouras amarradas, cabo-guia passado, barras do cabrestante encaixadas, escada de portaló recolhida; animados e bem-humorados, nos sentamos para almoçar. Na praça-d’armas, os tenentes deixavam circular o mais antigo vinho do Porto e bebiam à saúde dos amigos; no alojamento inferior, os aspiras ocupavam-se em fazer empréstimos para saldar as exigências das lavadeiras, ou, no linguajar náutico, preparavam-se para deixar os credores *a ver navios*. No tombadilho, o capitão olhava a barlavento; e em sua grandiosa e inacessível cabine estava sentado o altíssimo e poderoso comodoro, majestoso, em silêncio, como a estátua de Júpiter em Dodona.

Vestimo-nos da melhor maneira, com a maior elegância; sobre os ombros, os colarinhos azuis dos nossos casacos pareciam fitas arrancadas do céu; as bombas estavam tão ágeis e fortes que sacudíamos para cima e para baixo enquanto jantávamos.

Nosso almoço era servido no convés de canhões, em meio às armas; lá dentro, sentados de pernas cruzadas, tínhamos a sensação de estarmos próximos de uma centena de chácaras e várzeas, tais eram o cacarejar das galinhas, o grasnar dos patos e gansos, o mugir dos bois e o balir dos cordeiros, encurralados aqui e ali ao longo do convés para servir de repasto aos oficiais. Os sons eram mais rurais do que navais, lembrando continuamente, a cada um dos homens do antigo domicílio paterno na antiga região campestre, os velhos olmos arqueados, a colina onde cabriolávamos e os campos de

cevada mais abaixo, às margens do riacho onde nos banhávamos.

“Marinheiros, içar âncoras!”

Quando a ordem foi dada, saímos correndo até as barras e giramos o cabrestante; cada homem um Golias, cada tendão uma espia! – girando e rodando, girando-o como uma esfera, marcando o ritmo dos passos junto ao ritmo do píforo, até o cabo esticar por completo e o navio bater com o bico da proa na água.

“Levantar âncora! Desmontar as barras e zarpar!”

Ordens cumpridas: homens do cabrestante, do michelo, aducheiros, arriadores e desocupados, todos correram aos braços das vergas e às adriças, enquanto os que deveriam desfraldar as velas, como macacos em palmeiras, se apressaram nos galhos largos, nossas vergas. As velas então caíram como nuvens brancas do éter – gáveas, joanetes e mastaréus –, e rápido soltamos as adriças até estender todos os lençóis.

“Outra vez, às barras!”

“Girem, marujos, com força!”

Com um tranco e um solavanco iniciamos a suspensão, trazendo à proa milhares e milhares de quilos de sucata na forma de uma ponderosa âncora.

E Jaqueta Branca, onde estava?

Jaqueta Branca estava no lugar a que pertencia. Jaqueta Branca havia soltado o sobrejoanete do mastro grande, que lá nas alturas parecia a asa de um albatroz branco. E foi o próprio Jaqueta Branca tomado por um albatroz enquanto descia plainando no vertiginoso lais da verga.

03 Uma olhada nas principais classes em que se divide a tripulação de um navio de guerra

Tendo designado o lugar a que Jaqueta Branca pertencia, é necessário relatar como ele veio a ocupar essa posição.

Todos sabem que nos navios mercantes os marinheiros são divididos em turnos – a boreste e a bombordo – e assumem seus postos durante a noite. Esse plano é seguido em todos os navios de guerra. Mas em todos os navios de guerra há outras divisões além dessa, indispensáveis devido à grande quantidade de homens e à necessidade de precisão e disciplina. Grupos específicos são designados para cada uma das três *gáveas*, mas ao zarpar o navio, ou durante qualquer procedimento que exija a força de toda a tripulação, alguns homens desses grupos assumem uma função em cada verga dos mastros. Assim, quando é dada a ordem para soltar o mastaréu do sobrejoanete, ninguém menos que Jaqueta Branca sai voando para obedecer a ela.

Em tais momentos, além de esses grupos ocuparem postos nos três conveses do navio, tripulantes específicos também são designados para funções específicas. Ademais, ao mudar o curso do navio, rizar as velas ou “bolinar”, cada homem de uma fragata de quinhentos tripulantes sabe qual é o seu lugar e infalivelmente será encontrado nele: não verá mais nada, não cuidará de mais nada e ocupará seu posto até ser destituído por uma morte implacável ou por alguma ordem de alta patente. Contudo, há momentos em que, pela negligência dos oficiais, encontramos algumas exceções. Uma circunstância bastante grave originada por um caso desse tipo será narrada em algum capítulo adiante.

Não fosse por essas regulamentações, a tripulação de um navio de guerra não seria mais que uma turba, desaparelhando a embarcação sob um temporal de maneira mais desgovernada do que quando lorde George Gordon destruiu o majestoso casarão de lorde Mansfield.^[05]

Mas isso não é tudo. Apesar da função de Jaqueta Branca como responsável pelo mastaréu do sobrejoanete quando toda a tripulação era chamada para estender as velas – e apesar de

suas funções especiais de mudar o curso do navio, soltar a âncora etc. – seu posto permanente era o de vigia de boreste, uma das duas principais divisões da tripulação. Nesse posto, ele era o gajeiro do grande; ou seja, ocupava o cesto da gávea, junto com diversos marinheiros, sempre de prontidão para executar quaisquer ordens relacionadas a esse mastro, desde que acima da verga principal. Pois o mastro grande, dessa verga até o convés, pertence a outra divisão.

Os gajeiros encarregados da gávea do traquete, do mastro grande e da mezena – a bombordo e a boreste – são subdivididos no mar em turnos de vigilância, ou quartos, para que possam render a cada turno aquele que está no topo do mastro a que pertence enquanto, coletivamente, rendem toda a vigilância de bombordo.

Além da classe dos gajeiros, sempre composta por marinheiros ativos, há os proeiros da âncora de salvação – todos veteranos –, cujo lugar é no castelo de proa; a verga do traquete, as âncoras e todas as velas do gurupés são de sua responsabilidade.

Eles compõem um grupo de homens castigados pelo tempo, escolhidos entre os marujos mais experientes a bordo. São eles que cantam “*The Bay of Biscay Oh!*”, “*Here a sheer hulk lies poor Tom Bowling!*” e “*Cease, rude Boreas, blustering railer!*”^[06]; são eles que, na casa de pasto, quando em terra firme, pedem uma caneca de café com biscoitos. São esses os camaradas que contam histórias intermináveis sobre Decatur, Hull e Bainbridge^[07] e carregam como amuletos pequenas lascas do *Old Ironsides*^[08], assim como fazem os católicos com pedaços da verdadeira cruz. São esses os camaradas que alguns oficiais nunca pretendem criticar, por mais que censurem tantos outros. São esses os camaradas que fazem bem à alma observar – marujos corajosos, membros da velha guarda; granadeiros de águas austeras, que em momentos tempestuosos perderam tantos chapéus para o mar. São esses os camaradas cuja companhia tanto afeta alguns dos aspirantes mais jovens; é com eles que esses jovens aprendem o melhor da arte de navegar, a quem estes respeitam como veteranos – supondo que tenham alguma

reverência na alma, o que não é o caso com todos os almirantes.

Em seguida, há os guardas de popa, posicionados no tombadilho, que, abaixo do quartel-mestre e do artilheiro ajudante, cuidam da vela mestra e da carangueja e ajudam a bracear a verga principal e a puxar outros cabos na popa do navio.

Sendo as tarefas atribuídas aos guardas de popa relativamente leves e fáceis, que exigem pouco conhecimento da arte de navegar, esse grupo é composto basicamente de homens de terra firme: os menos robustos, menos audaciosos e menos amarinhados da tripulação; e, por ocuparem posto no tombadilho superior, são geralmente selecionados pela aparência pessoal. Daí serem, em sua maioria, jovens esguios, de porte elegante e modos distintos; sua avaliação não se dá pelo cordame, mas consideravelmente pela estima das moças estrangeiras que porventura visitem o navio. São ociosos na maior parte do tempo, que passam lendo romances e novelas, falando de casos amorosos vividos em terra firme e trocando impressões sobre a melancolia e a carreira sentimental que os impulsionaram, pobres homens, à impiedosa marinha de guerra. Na verdade, muitos deles manifestam sinais de ter frequentado círculos respeitáveis da alta sociedade. Sempre mantêm a aparência asseada e demonstram aversão aos baldes de alcatrão, dentro dos quais eles nunca ou quase nunca metem os dedos. E, por se gabarem do corte de suas calças e do brilho de seus chapéus encerados, recebem o apelido, dado pelo resto da tripulação, de “*dândis do mar*” e “*burgueses-meia-de-seda*”.

Em seguida, há os *marujos de meia-nau*, sempre posicionados no convés de canhões. São encarregados de casar as escotas do traquete e da vela mestra, além de estarem sujeitos a tarefas ignóbeis, ajudando na drenagem e no esgoto embaixo das escotilhas. Esses camaradas são todos uns pobres coitados – uns miseráveis que nunca botaram os pés num enfrechate nem nunca se aventuraram acima das amuradas. Inveterados “*filhos de agricultores*”, ainda cheios de feno no cabelo, são despachados para a agradável fiscalização

dos galinheiros, dos chiqueiros e dos depósitos de batatas. Geralmente ocupam a meia-nau, no convés de canhões de uma fragata, entre a escotilha de proa e a principal; isso abrange uma área tão extensa que lembra a praça de mercado de uma cidadezinha qualquer. Os sons melódiosos que dali ecoam continuamente arrancam lágrimas dos olhos dos marujos de meia-nau, lembrando-os dos antigos chiqueiros e canteiros de batata dos pais. São a ralé da tripulação; aquele que não é bom para mais nada é bom o suficiente para ser *marujo de meia-nau*.

Três conveses abaixo – espardeque, convés de canhões e coberta – e chegamos a uma parcela de trogloditas, ou “*homens do porão*”, que se entocam como coelhos entre tanques de água, barris e cabos. Como mineiros da Cornualha, lavam a fuligem da pele e são todos pálidos como fantasmas. Exceto em raras ocasiões, eles quase não sobem ao convés para tomar sol. São capazes de circum-navegar o planeta cinquenta vezes e ver do mundo tanto quanto Jonas viu na barriga da baleia. São um grupo preguiçoso, indolente, apático; e, quando desembarcam depois de uma longa viagem, lançam-se à luz do dia como tartarugas ao saírem dos buracos ou ursos ao saírem do pé das árvores na primavera. Ninguém nunca sabe o nome desses caras; depois de uma viagem de três anos, eles continuam nos parecendo estranhos. Nas horas de tempestade, quando toda a tripulação é chamada para salvar o navio, eles se embrenham no meio da tormenta, como os misteriosos capitães de Paris durante o massacre dos Três Dias de Setembro^[09]; todos estranham quem são e de onde vêm; depois desaparecem com o mesmo mistério da chegada e só são vistos de novo na próxima comoção geral.

Essas são as principais divisões da tripulação de um navio de guerra; mas as distribuições de tarefas ditas inferiores são infinitas e seria preciso um comentador alemão para dar conta de registrá-las.

Não falamos nada aqui sobre os segundos-contramestres, segundos-artilheiros, ajudantes de carpintaria, ajudantes de veleiro, ajudantes de armeiro, mestres-d’armas, cabos, timoneiros, quartéis-mestres, artilheiros ajudantes, chefes do

castelo de proa, chefes do traquete, chefes da gávea, chefes da mezena, chefes de popa, chefes do porão principal, chefes do porão de proa, faxineiros, tanoeiros, pintores, funileiros, criado do comodoro, criado do capitão, criado da praça-d'armas, criado dos alojamentos, cozinheiro do comodoro, cozinheiro do capitão, cozinheiro dos oficiais, taifeiros, rancheiros, pajens, mensageiros, camareiros, enfermeiros e muitos outros, cujas funções são fixas e peculiares.

É por causa dessa subdivisão infundável de tarefas em um navio de guerra que, depois de pisar em um, o marinheiro precisa de boa memória – e quanto mais inteligência aritmética ele tiver, melhor.

Jaqueta Branca, por exemplo, passava muito tempo absorto em cálculos referentes aos diversos “números” que lhe foram atribuídos pelo tenente naval, também conhecido como primeiro-tenente. Em primeiro lugar, Jaqueta Branca recebeu seu *número de rancho*; depois, seu *número de navio*, ou número a que deve responder na chamada de vigilância; depois, o número de sua maca; depois, o número do canhão ao qual foi designado – além de uma série de outros números; todos teriam tomado algum tempo de Jedediah Buxton^[10], que para somá-los precisaria antes organizá-los. Todos esses números, além disso, devem ser muito bem memorizados – do contrário, ai de ti!

Imagine agora um marinheiro mercante desacostumado ao tumulto de um navio de guerra, pisando pela primeira vez a bordo e tendo de memorizar todos esses números. Antes de ouvi-los, seus pensamentos já estão aturdidos pelos sons estranhos tinindo-lhe os ouvidos, que para ele parecem campanários cheios de sinos. No convés de canhões parecem passar mil carros falcados; ele escuta os passos dos fuzileiros armados, o estrépito dos alfanjes e o rugir dos palavrões. Os segundos-contramestres assobiam à volta dele, como o crocitar de falcões na ventania, e os ruídos estranhos sob o convés são como ribombos vulcânicos numa montanha. Esquiva-se dos sons imprevistos como um recruta inexperiente se esquiva de projéteis em queda.

Quase inúteis para ele, desse modo, todas as circum-navegações feitas pelo globo terrestre; insignificantes suas experiências árticas, antárticas ou equinociais; as tempestades que enfrentou ao largo de Beachy Head ou as vezes em que desmastreou no cabo Hatteras. Teria de começar tudo de novo, sem saber nada; nem grego nem hebraico poderiam ajudá-lo, pois a língua que teria de aprender não tinha nem gramática nem léxico.

Observe-o, enquanto avança ao longo das fileiras de velhos guerreiros do mar; observe sua postura de humilhado, seus gestos depreciativos, seu olhar simplório, como um escocês em Londres na época do rei Jaime; seu "*clamo por misericórdia, nobres senhores!*" está totalmente perplexo e desconcertado. E quando, para coroar a todos, o primeiro-tenente, cuja função é dar as boas-vindas aos recém-chegados e fixar-lhes seus quartos; quando esse oficial, não dos mais afáveis ou amáveis, diz-lhe número atrás de número para decorar – 246 – 139 – 478 – 351 –, o pobre sujeito tem vontade de decampar dali.

Estuda, então, sua matemática e cultiva todas as suas memórias, ó tu, que pensas em seguir viagem em um navio de guerra.

04 Jack Chase

A primeira noite longe do porto foi clara, enluarada; com todas as suas baterias, a fragata deslizava pelo mar.

Eu cumpria meu turno no topo do mastro e lá me recostei da melhor maneira possível com meus companheiros de vigilância. Quaisquer que fossem os outros homens do mar, tínhamos ali um grupo nobre de marujos, digno de uma boa apresentação para o leitor.

Em primeiro lugar, havia Jack Chase, nosso nobre primeiro-chefe da gávea. Era um britânico dedicado, alto e bem constituído, de olhos claros e grandes, sobrancelhas largas e delgadas e barba castanha abundante. Homem nenhum tivera coração melhor que o dele ou fora mais corajoso que ele. Era adorado pelos marinheiros e admirado pelos oficiais; até o capitão falava-lhe com um leve tom de respeito. Jack era um homem franco e encantador.

Não havia melhor companhia no castelo de proa ou no refeitório; ninguém mais contava aquelas histórias, cantava aquelas canções ou, com tamanha vivacidade, saltava para cumprir suas tarefas. Na verdade, faltava-lhe apenas uma coisa: um dedo na mão esquerda, o dedo que perdera na grande batalha de Navarino.

Tinha em alta estima a profissão de marinheiro e, por ser profundamente versado em todas as coisas relacionadas a navios de guerra, era universalmente considerado um oráculo. O cesto da gávea, lugar que ocupava, era um tipo de oráculo de Delfos, ao qual muitos peregrinos subiam para resolver embaraços e diferenças.

Rondava-lhe uma atmosfera tal de boas vibrações e boas sensações que aquele que não o amasse o declararia um patife. Eu agradecia aos doces astros o bondoso destino ter me colocado perto dele na fragata, embora em posição inferior; eu e Jack somos bons amigos desde o início.

Onde quer que esteja agora, querido Jack, soçobrando vagas azuis, que todo o meu amor esteja com você; que Deus o abençoe aonde quer que você vá!

Jack era um cavalheiro. Embora suas mãos fossem calejadas, não o era seu coração, o que costuma acontecer com quem tem as mãos suaves. Era um homem de modos tranquilos e desenvoltos, sem a impetuosidade tão comum aos marinheiros; e tinha um jeito educado e cortês de nos cumprimentar, ainda que apenas para tomar emprestada uma faca. Jack havia lido todos os versos de Byron e todos os romances de Scott. Falava de Rob Roy, Don Juan e Pelham; Macbeth e Ulisses; sobretudo, era admirador fervoroso de Camões. Conseguia recitar partes de *Os Lusíadas* no original. Não cabe a mim, seu humilde subordinado, dizer onde ele obteve seus prodigiosos talentos, bastando mencionar que eram muitos. As línguas em que podia conversar eram várias; isso fazia dele mais que um exemplo daquele dizer de Carlos V: – “Quem fala cinco línguas vale tanto quanto cinco homens”. Mas Jack era melhor que cem meros mortais; Jack era uma falange completa, um exército inteiro; Jack tinha a força de mil homens; Jack seria motivo de honra na sala de estar da rainha da Inglaterra; Jack deve ter sido filho bastardo de algum almirante inglês do esquadrão azul. Um exemplar tão excepcional da raça insular dos ingleses não poderia ter sido escolhido nem na abadia de Westminster em dia de coroação.

Sua conduta contrastava fortemente com a de um dos chefes do traquete. Esse homem, apesar de bom marinheiro, era um exemplo daqueles britânicos intoleráveis que, embora preferissem outros países à sua pátria como local de residência, ostentavam com toda a pompa a combinação de duas vaidades: nacional e individual. “Quando eu estava a bordo do *Audacious*” – durante muito tempo, esse foi praticamente o único preâmbulo das observações mais perfunctórias do chefe do traquete. Era costume entre os homens de um navio de guerra referir-se à última viagem ao julgar alguma coisa que estivesse dando errado a bordo do navio, quando, é claro, tudo estava *em ordem e dentro dos conformes*. E, ao se referir ao *Audacious* – um nome expressivo, a propósito –, o chefe do traquete se referia a um navio da Marinha inglesa, no qual tivera a honra de servir. Suas alusões a essa embarcação de nome afável eram tão

contínuas que, por fim, o *Audacious* foi eleito um tédio pelos marujos. Numa tarde quente durante uma calmaria, quando o capitão do traquete, como muitos outros, estava quieto e bocejante no espardeque, Jack Chase, seu compatriota, aproximou-se dele e, apontando para sua boca aberta, perguntou educadamente se era daquele jeito que eles pegavam *moscas* no *Audacious*, o navio de Sua Majestade britânica. Depois disso, não ouvimos mais nenhuma palavra da tripulação.

Ora, o topo dos mastros de uma fragata é bem espaçoso e aconchegante. É balaustrado na parte de trás para formar uma espécie de balcão, bem aprazível para noites tropicais. De vinte a trinta ociosos podem se recostar ali agradavelmente, acolchoando-se com jaquetas e velas gastas. Tínhamos raros momentos lá no topo. Considerávamo-nos os melhores marinheiros do navio; e do nosso poleiro aéreo observávamos literalmente os ambulantes lá em baixo, esgueirando-se pelo convés, entre os canhões. Em grande medida, nutriamos um sentimento de “*esprit de corps*”, sempre nos infiltrando, mais ou menos, nas várias seções da tripulação do navio de guerra. Nós, gajeiros do mastro grande, éramos todos irmãos e nos tratávamos com toda a liberdade do mundo.

Não obstante, fazia pouco tempo que eu era membro dessa fraternidade dos bons companheiros quando descobri que Jack Chase, nosso chefe, era – como todos os preferidos e oráculos entre os homens – um pouco ditador; não de maneira categórica ou irritante, mas com uma graciosa intenção de egoisticamente corrigir nossos modos e melhorar nosso gosto, para que ganhássemos crédito com nosso tutor.

Fez que todos usássemos chapéu inclinado em determinado ângulo, ensinou-nos a amarrar o lenço no pescoço e reclamou de usarmos calças azuis grosseiras de *dungaree*, além de nos dar aulas sobre marinhagem e de nos aconselhar a evitar sempre a companhia de qualquer marinheiro suspeito de ter trabalhado num baleeiro. Contra todos os baleeiros, na verdade, ele alimentava o ódio implacável de um verdadeiro marujo de navio de guerra. O pobre Tubbs pode atestar esse fato.

Tubbs era guarda de popa; um sujeito magro e comprido, de Martha's Vineyard, que só falava de tubos e bobinas de cabos, Nantucket, óleo de cachalote, botes baleeiros naufragados e Japão. Nada o silenciava, e suas comparações eram sempre injustas.

Pois bem, Jack, com toda a sua alma, abominava Tubbs. Dizia que era vulgar, um arrogante – que o diabo o carregue que esteve num baleeiro. Mas, como muitos homens que estiveram onde você não esteve ou viu o que você não viu, Tubbs, a bem de suas experiências baleeiras, aprazia-se absolutamente em olhar com desprezo para Jack, mesmo quando Jack fazia o mesmo; e isso era o que deixava tão enfurecido nosso nobre chefe.

Uma noite, com uma intenção peculiar nos olhos, Jack me mandou descer ao convés e convidar Tubbs para conversar lá em cima. Lisonjeado por uma honra tão notável – pois éramos um tanto exigentes e não estendíamos convites desse tipo a todo mundo –, Tubbs montou sobre o cordame, parecendo bastante envergonhado ao se ver na venerável presença dos gajeiros vigilantes. O embaraço de Jack, no entanto, logo deu lugar à cordialidade, embora não seja útil ser cortês com *certos* homens nesse mundo. Tubbs pertencia a essa categoria. Não tardou para que o cabotino se sentisse à vontade e se entregasse, como de costume, a formidáveis elogios aos pescadores de baleia, declarando que apenas eles mereciam o nome de marinheiros. Jack não reagiu durante algum tempo; mas quando Tubbs pôs-se a rebaixar os marinheiros de guerra, em seguida referindo-se especificamente aos gajeiros, seu senso de decoro foi tão ultrajado que ele se lançou para cima de Tubbs com a força de um pelouro de canhão.

“Por que, seu cafajeste de Nantucket, matador de baleias! Seu coador de sebo, carniceiro dos mares! *Por que* pretende difamar marinheiros de guerra? Ora, seu carne-seca vigarista, um marinheiro de guerra está para pescadores de baleia assim como uma metrópole está para cidades rurais e vilarejos isolados. *Aqui* é lugar de vida e comoção; *aqui* é lugar de ser alegre e distinto. E o que sabia, seu cabotino, antes de subir a bordo desse *Andrew Miller*^[11]? O que sabia de um convés de

canhões, ou de um bailéu, ou sobre se posicionar em volta do cabrestante, ocupar seu posto para uma passagem em revista ou responder ao apito que conclama para o almoço? Alguma vez já tomou uma caninha a bordo daquele caldeirão imundo dos infernos? Alguma vez passou o inverno em Maó? Já “*recolheu as macas*” fora daqui? Ora, o que são tristes aventuras de viagem de um marinheiro mercante à China em busca de latas de chá, ao Caribe em busca de barris de açúcar, a Shetland em busca de pele de foca – o que são tais aventuras comparadas à vida em um navio de guerra? Ora essa, seu peixe morto! Eu naveguei com capitães que eram lordes e marqueses; o rei das Duas Sicílias passou por mim enquanto eu estava aqui, posicionado em meu canhão. Ora, você está farto do bico da proa, farto do castelo; não conhece nada mais do que talhas e candelijas; sua ambição nunca foi maior do que matar porcos, o que, na minha pobre opinião, é a expressão correta para caça de baleias! Gajeiros! Não acham que Tubbs faz mau uso de nossas boas tábuas de carvalho, além de ser um vil profanador do mar três vezes bendito? – transformando seu barco, marujos, em tanque de gordura e o oceano em caneta de osso de baleia? Mande-se daqui, patife herege! Carregue-o para fora daqui, Jaqueta Branca!”

Não precisei fazer esforço. O pobre Tubbs, atordoado pelos insultos, já estava descendo rapidamente pelo cordame.

Essa explosão de meu nobre amigo Jack fez todo o meu corpo tremer, apesar do meu casaco acolchoado, e me fez agradecer devotamente por não ter divulgado, em nenhuma maldita hora, o fato de eu mesmo ter trabalhado num baleeiro; pois, tendo anteriormente notado o preconceito geral dos marinheiros de guerra em relação à difamada classe dos marujos caçadores, sabiamente fechei o bico quanto aos botes baleeiros na costa do Japão.

05 Jack Chase no tombadilho peruano

Devo agora relatar francamente uma história sobre Jack, a qual, embora esbarre em sua honra e integridade, tenho certeza de que não falará contra ele, segundo a opinião de qualquer sujeito caridoso. Nessa viagem da fragata *Neversink*^[12], Jack desertou; depois de certo tempo, foi capturado.

Mas com que propósito Jack desertou? Para fugir da disciplina naval? Para fazer motim em algum porto abandonado? Por amor a alguma *signorita* sem valor? De jeito nenhum. Ele abandonou a fragata por motivos de fato mais elevados e mais nobres. Apesar de se curvar à disciplina naval a bordo do navio, ao desembarcar ele era defensor dos direitos humanos e das liberdades do mundo. Foi empunhar uma espada partidária nas guerras civis do Peru e se entregar, de corpo e alma, ao que considerava ser uma causa justa.

Na ocasião, seu desaparecimento despertou extrema perplexidade entre os oficiais, que jamais suspeitaram de uma conduta como o abandono de posto.

“Como? Jack, meu nobre dos mastros, partiu?”, gritou o capitão. “Não acredito nisso.”

“Jack Chase escamou!”, gritou um aspirante compassivo. “Deve ter sido por amor. As *signoritas* viraram a cabeça dele.”

“Jack Chase abandonou o barco?”, gritou um velho proeiro, um daqueles maliciosos profetas de eventos passados. “Eu imaginava; eu sabia, seria capaz de jurar, o tipo de cara que zarpa às escondidas. Sempre suspeitei.”

Meses se passaram e nada se ouviu de Jack; até que a fragata veio a atracar bem ao lado de uma corveta de guerra.

Bravamente vestido de uniforme peruano, com um andar que misturava passos de combate a passos de marinheiro, ele foi avistado – um sujeito alto e chamativo, exibindo-se no tombadilho do desconhecido navio, supervisionando as saudações que nessas ocasiões são trocadas entre navios nacionais.

Esse encantador oficial levantou o chapéu cumprimentando cortesmente nosso capitão, que, depois de ter retribuído o

cumprimento, fitou o marujo pela luneta, agora sem a menor cortesia.

“Céus!”, gritou, finalmente – “é ele – impossível disfarçar aquele andar; é a barba dele; eu o reconheceria até na Cochinchina. Marujos, arriem o escaler na água! Tenente Blink, suba a bordo daquela corveta de guerra e traga-me aquele oficial”.

Toda a tripulação se consternou – O quê? Quando a paz acaba de reinar entre os Estados Unidos e o Peru, mandar uma força armada para subir numa corveta peruana e capturar um de seus oficiais em plena luz do dia? – Que infração monstruosa à Lei das Nações! O que diria Vattel^[13]?

Mas deve-se obedecer ao capitão Claret^[14]. E com esse propósito partiu o escaler com todos os homens armados até os dentes, o tenente com instruções secretas e os aspirantes a bordo aparentando uma astúcia ameaçadora, embora, na verdade, não pudessem dizer o que estava por vir.

Ao alcançar a corveta, o tenente foi recebido com todas as honras habituais; o oficial alto e barbudo, no entanto, havia desaparecido do tombadilho. O tenente mandou chamar o capitão peruano; ao ser conduzido até a cabine, informou-lhe que a bordo daquela corveta havia um tripulante pertencente ao *USS Neversink* e que tinha ordens de levá-lo imediatamente.

Surpreso e indignado, o capitão estrangeiro enrolou a ponta do bigode; deu a entender algo sobre uma passagem em revista e uma punição ao ianque insolente.

Repousando a mão enluvada sobre a mesa e brincando com a borla da espada, o tenente, com uma branda solidez, repetiu o pedido. Por fim, com todos os argumentos esclarecidos e a pessoa em questão descrita de maneira tão precisa, tendo-se mencionado inclusive uma pinta no rosto, não restava outra opção exceto a obediência imediata.

O oficial barbudo e elegante, que havia retirado o chapéu com tanta cortesia para nosso capitão, mas desaparecera à chegada do tenente, foi convocado à cabine, apresentando-se ao seu superior, que o abordou com as seguintes palavras:

“Don Juan, este senhor declara que, por direito, você pertence à fragata *Neversink*. Está correto?”

“Está correto, Don Sereno”, disse Jack Chase, dobrando com orgulho, na frente do peito, o dourado das mangas do casaco – “e como não há resistência à fragata, eu obedeco. Tenente Blink, estou pronto. *Adieu*, Don Sereno, que Madre de Diós o proteja! O senhor foi o amigo e o capitão mais gentil que já conheci. Espero que derrote seus reles inimigos”.

Dito isso, ele se virou; desceu até o escaler, retornou à fragata e adiantou-se ao tombadilho superior, onde se encontrava o senhor capitão Claret.

“A seus serviços, meu caro Don”, disse o capitão, ironicamente erguendo o chapéu, mas ao mesmo tempo mirando Jack com um olhar de intenso desgosto.

“Eis-me aqui, senhor, seu mais dedicado e arrependido chefe da gávea; aquele que, com extrema humildade e contrição, ainda tem orgulho de chamar seu comandante de capitão Claret”, disse Jack, arremessando tragicamente ao mar sua espada peruana, não sem antes fazer uma gloriosa medida.

“Reintegre-o imediatamente”, gritou o capitão Claret. “E agora, senhor, ao serviço; cumpra-o bem até o final da viagem e não ouvirá mais nenhuma palavra sobre sua fuga.”

Jack avançou em meio a uma multidão de admiradores, confiantes naquela barba castanha, que em sua ausência havia crescido espantosamente e agora estava mais cheia. Seu casaco e seu chapéu foram divididos entre os marujos, que em triunfo o carregaram sobre os ombros ao longo do convés de canhões.

06 Oficiais do tombadilho, graduados, suboficiais e subalternos da cobertura de um navio de guerra: onde vivem no navio, como vivem, sua posição social a bordo e que tipo de homens eles são

Já foi dado um breve relato sobre as várias classes em que se dividia nossa tripulação; talvez seja válido dizer algo sobre os oficiais: quem são eles e quais são suas funções.

Nosso navio, que seja dito, era uma capitânia; ou seja, ostentávamos uma *flâmula de comando*, ou *bougee*, no mastro grande, sinalizando que a bordo havia um comodoro – mais alta patente dos oficiais reconhecida na Marinha americana. O *bougee* não deve ser confundido com a *bandeirola* ou a *flâmula comum*, uma bandeira comprida e sinuosa usada em todos os navios de guerra.

Devido a certos escrúpulos vagos e republicanos sobre a criação de nobres oficiais na Marinha, os Estados Unidos não tinham mais almirantes; no entanto, à medida que sua frota de navios de guerra aumenta, talvez se tornem indispensáveis – o que certamente acontecerá quando o país utilizar grandes esquadras, quando adotar o plano de ação inglês e introduzir três ou quatro classes de comandantes de esquadra acima do comodoro – almirantes, vice-almirantes e contra-almirantes, diferenciados pela cor de suas bandeiras – vermelha, branca e azul – correspondentes a centro, vante e ré. Essas patentes correspondem respectivamente aos generais, tenentes-generais e generais de divisão no Exército, assim como comodoro corresponde ao general de brigada. O mesmo princípio que impediu o governo americano de criar almirantes deve ter impedido a criação de todos os oficiais do Exército acima do brigadeiro.

O comodoro americano, assim como o comodoro inglês ou o *chef d'escadre* francês, nada mais é que um capitão experiente, em comando temporário de uma pequena quantidade de navios destacados com algum propósito específico. Não tem posto permanente, reconhecido pelo governo, acima de sua capitania; no entanto, uma vez

empregado como comodoro, seu título pode ser prolongado pela união de costume e cortesia.

Nosso comodoro era um senhor destemido, de grande experiência. Serviu como tenente na última guerra com a Inglaterra. Durante as batalhas com canhoneira nos lagos perto de New Orleans, pouco antes dos combates por grandes terras na região, levou um tiro de mosquete no ombro – a bala, como os dois globos oculares, ele carrega no corpo até esta data.

Muitas vezes, quando olhava para o venerável guerreiro, contorcido pelo efeito da ferida, eu pensava como deveria ser curiosa, tanto quanto dolorosa, a sensação de ter uma mina de chumbo no ombro; é verdade, no entanto, que muitos de nós, mortais civilizados, transformamos nossa boca em minas de ouro.

Em função desse ferimento no ombro, nosso comodoro, além de seu salário regular, tinha um criado exclusivo a seu dispor. Não posso dizer muito do comodoro, pois nunca procurou minha companhia e nunca me ofereceu mais do que sua distinta cordialidade.

Mas, embora não possa dizer muito dele por opinião própria, posso mencionar algo de seu caráter geral como comandante de esquadra. Em primeiro lugar, não tenho plena certeza se, na maioria das vezes, ele era ou não mudo, pois meus ouvidos nunca ou quase nunca ouviam palavra de sua boca. Além de parecer mudo, sua presença continha o estranho poder de emudecer as pessoas durante um tempo. Sua aparição no tombadilho parecia travar a mandíbula de todos.

Outro fenômeno relacionado a ele era a estranha maneira com que todos o evitavam. Ao primeiro sinal de suas dragonas a barlavento na popa, os oficiais lá reunidos invariavelmente recuavam a sotavento, deixando-o sozinho. Talvez infligisse mau-olhado; talvez fosse o Judeu Errante dos mares. Mas a verdadeira razão talvez fosse que, como todo alto funcionário, ele considerasse religiosamente indispensável sustentar sua dignidade – uma das coisas mais problemáticas do mundo, um chamado à maior de todas as abnegações. A vigilância

constante e a cautela multifacetada necessárias para sustentar a dignidade de um comodoro mostram com límpida clareza que, exceto pela dignidade comum de hombridade, os comodoros, em geral, não têm dignidade alguma. É aconselhável que cabeças coroadas, generalíssimos, lordes almirantes e comodoros mantenham o corpo aprumado e tomem cuidado com problemas de coluna, é verdade; mas é igualmente verdade que essa atitude é um tanto arrogante, extremamente desconfortável e ridícula para uma geração esclarecida.

Ora, quantos sujeitos raros não houve entre nós, gajeiros, que, convidados à sua cabine durante uma ou outra rodada de bebida, não alegrariam o coração do velho comodoro, fazendo curar sua antiga ferida de uma vez por todas.

Venha, comodoro, deixe essa amargura de lado, meu velho; suba aqui no topo da gávea que vamos lhe contar um caso.

Talvez uma das coisas que colaborasse, mais do que qualquer outra, para tornar nosso comodoro um homem tão melancólico e desolado fosse o fato de ele ter tão poucas atribuições. Pois a fragata tinha um capitão; é claro, no que se refere a *ela*, nosso comodoro era um supranumerário. Quão abundante não deve ter sido seu ócio durante um cruzeiro de três anos! Quão indefinidamente ele deve ter cultivado a própria mente!

Mas, como todos sabem que o ócio é a tarefa mais difícil do mundo, nosso comodoro recebia a ajuda especial de um empregado só dele, chamado *secretário do comodoro*. Um homem notavelmente urbano e polido, de aparência graciosa, parecendo mais um embaixador extraordinário de Versalhes. Ele humilhava os tenentes na praça-d'armas, onde tinha um camarote próprio, elegantemente mobiliado como a cabine particular de Pelham^[15]. Seu camareiro costumava entreter os marinheiros com todo tipo de histórias sobre flautas e flajolés de prata, pinturas a óleo, livros de encadernação marroquina, peças de xadrez feitas na China, botões de camisa dourados, estojos de caneta esmaltados, extraordinárias e elegantes botas francesas com solado da espessura de um papel de carta perfumado, roupas bordadas, lacres de carta

aromatizados, estatuetas de Vênus e Adônis de alabastro, caixinhas de rapé de casco de tartaruga, estojos de toucador marchetados, pentes de madrepérola e centenas de outros acessórios luxuosos espalhados nesse suntuoso camarote particular do secretário.

Desde longa data eu vinha descobrindo no que consistiam as obrigações desse secretário. Ao que constava, ele escrevia os despachos do comodoro para Washington e era amanuense de seu general. Não que essa tarefa fosse fácil demais, por vezes; pois alguns comodoros, embora não tenham muito a *dizer* a bordo de um navio, têm muito o que escrever. O mensageiro do navio, não raro, parado à porta da cabine do comodoro, levantava o chapéu para cumprimentar o primeiro-tenente e, com um ar misterioso, entregava-lhe um bilhete. Sempre imaginei que esses bilhetes tratavam de assuntos estatais da máxima importância; até que um dia, ao me deparar com um pedaço de papel úmido e amassado na boca do embornal, li as seguintes palavras:

Senhor, hoje será servido pickles à tripulação junto com a carne fresca.

Para tenente Bridewell^[16], por ordem do comodoro.

ADOLPHUS DASHMAN, SEC. PRIV.

Foi uma nova revelação; pois eu supunha que o comodoro, de sua descrição quase imutável, nunca interferia diretamente nas questões do navio, deixando-as todas para o capitão. Quanto mais vivemos, contudo, mais aprendemos dos comodoros.

Voltemo-nos agora ao segundo oficial do escalão, quase supremo, no entanto, nas questões internas do navio. O capitão Claret era um homem largo, corpulento, um Henrique VIII dos mares, robusto e barrigudo, tão majestoso na cabine quanto Henrique no trono. Pois os navios são como um pedaço de *terra firma* recortado do continente; é um Estado em si, cujo rei é o capitão.

Não é uma monarquia limitada, em que o povo, indômito, tem direito ao pleito e vocifera se assim desejar, mas quase

um despotismo, como o do grão-turco. A palavra do capitão é lei: ele nunca fala sem ser no modo imperativo. Quando se coloca no tombadilho em alto-mar, comanda absolutamente tudo, até onde o olhar pode alcançar. Apenas a lua e as estrelas estão além de sua jurisdição. Ele é senhor e mestre do sol.

Não é meio-dia até que ele diga que é. Pois quando o mestre de navegação, cujo dever é observar a posição do sol a pino, toca em seu chapéu e comunica o horário para o oficial do convés, esse funcionário manda um aspirante até a cabine do capitão para informá-lo humildemente da respeitosa sugestão do mestre de navegação.

“Meio-dia agora, senhor”, diz o aspirante.

“Pois *anuncie*”, responde o capitão.

O mensageiro então soa oito vezes o sino, instituindo meio-dia.

Quando o capitão visita o convés, seus oficiais subordinados geralmente batem em retirada para o outro lado – como no caso do comodoro; e, como regra geral, não pensariam em abordá-lo de novo, exceto ao se tratar de algo relacionado ao navio, do mesmo modo que um lacaio não pensaria em saudar o czar da Rússia no trono e convidá-lo para tomar um chá. Talvez nenhum outro mortal tenha mais motivos para sentir o caráter intenso de sua influência pessoal quanto o capitão de um navio de guerra no mar.

Em seguida, na ordem do escalão, vem o primeiro-tenente, o oficial executivo. Não tenho motivo nenhum para amar o sujeito que ocupava esse posto a bordo da nossa fragata, pois fora ele que rejeitara meu pedido de tinta preta suficiente para impermeabilizar minha jaqueta branca. Pesa-lhe nas costas a culpa por todas as vezes em que fico ensopado e encharcado. Não acho que algum dia poderei perdoá-lo; todas as pontadas de reumatismo que eu porventura sentir serão graças a ele. Os imortais^[17] são conhecidos por ter clemência, e/les podem perdoá-lo; pois que ele não me importune por misericórdia. Meus sentimentos pessoais em relação a ele, no entanto, não podem me impedir de lhe fazer justiça; ele era um excelente marinheiro em quase todos os aspectos: alerta, vistoso e direto

ao ponto, características que faziam dele o sujeito ideal para ocupar o posto de primeiro-tenente de uma fragata, cargo que exige um homem enérgico e bom disciplinador. Respondendo ao capitão, é responsável por tudo; por ordens dele, na verdade, deve ser onipresente, seja no porão ou no topo dos mastros, sempre ao mesmo tempo.

Ele se senta na cabeceira da mesa da praça-d'armas, local em que os oficiais se reúnem para fazer as refeições e que, numa fragata, engloba a parte posterior da coberta. Às vezes recebe o nome de sala dos oficiais, mas quase sempre é chamada praça-d'armas. O espaço lembra um corredor largo e comprido de um grande hotel; diversas portas abrem-se dos dois lados para os apartamentos particulares dos oficiais. Na primeira vez que vi essa sala, o capelão estava sentado no centro da mesa, jogando xadrez com o tenente dos fuzileiros. Era meio-dia, mas o lugar estava iluminado por lamparinas.

Além do primeiro-tenente, os oficiais da praça-d'armas incluem os segundos-tenentes, sendo seis ou sete numa fragata, bem como mestre de navegação, comissário, capelão, cirurgião, oficiais fuzileiros e mestre-escola dos aspirantes, ou “o professor”. Geralmente formam um clube bem agradável de bons companheiros, a julgar pela diversidade de personalidades, admiravelmente calculadas para formar um todo social aprazível. Os tenentes discutem batalhas no mar e contam historietas de lorde Nelson e *lady* Hamilton; os fuzileiros falam de ataques a fortalezas e do cerco de Gibraltar; o comissário participa dessa conversa turbulenta aludindo de vez em quando à regra de três; o professor sempre se encarrega de fazer alguma reflexão inteligente, ou de citar um verso dos clássicos, geralmente Ovídio; as histórias que conta o cirurgião sobre a mesa de amputação servem judiciosamente para sugerir a mortalidade de todos os seres humanos do grupo, enquanto o capelão está sempre pronto para fornecer conselho e consolo religioso.

É claro que todos esses homens estão em pé de perfeita igualdade social.

Em seguida temos os graduados ou “oficiais da mestrança”, grupo composto de contramestre, oficial de artilharia,

carpinteiro e veleiro. Embora esses sujeitos respeitáveis usassem longos casacos e um broche de âncora, na estima dos oficiais da praça-d'armas eles não são, tecnicamente falando, homens de patente. O primeiro-tenente, o capelão ou o cirurgião, por exemplo, jamais sonhariam em convidá-los a almoçar. Na gíria dos mares, “eles entram no navio pelos escovéns”; têm as mãos calejadas; e o carpinteiro e o veleiro entendem, em termos práticos, das tarefas que devem cumprir. Fazem as refeições sozinhos. Formado invariavelmente por quatro colegas, o grupo nunca precisa de um morto para jogar uíste.

Nessa parte da categoria temos os “rizadores”, ou “aspiras”, os aspirantes da Marinha. Esses jovens são mandados para o mar com o propósito de se tornar comodoros, e para se tornar comodoros muitos deles julgam indispensável começar de imediato a mascar tabaco, beber conhaque com água e xingar os marinheiros. Como são colocados a bordo de um navio de longo curso para estudar e aprender a função de tenente – e até que se qualifiquem para agir como tal têm poucas funções para cumprir, às vezes até nenhuma – esses aspirantes são praticamente excedentes a bordo. Por estarem eternamente cruzando o caminho de marujos e oficiais em fragatas superlotadas, costumam ser comparados a camaradas inúteis, dando origem ao provérbio “quem fica no meio do caminho é rizador”.

Numa rajada de vento, quando toda a tripulação é convocada e o convés se torna um amontoado de homens, os pequenos “aspiras”, sem ter muito o que fazer, correm distraídos de um lado para o outro e põem-se a praguejar e vociferar, dando vazão a xingamentos para todos os lados como fogos de artifício. Alguns deles são rapazes terríveis – levantam a ponta da boina de maneira arrogante e parecem ferozes como galos de rinha. Geralmente são grandes consumidores de óleo de Macassar e bálsamo da Colômbia, desejam ardentemente ter suíças no rosto e muitas vezes, depois de aplicarem seus unguentos, deitam-se ao sol para garantir a fertilidade dos pelos no queixo.

Como a única maneira de aprender a comandar é aprender a obedecer, a utilidade de um navio de guerra é tal que os aspirantes recebem ordens constantes dos tenentes; contudo, sem lhes destinar um local específico, estão sempre indo para algum lugar sem nunca chegar a lugar algum. Em certos aspectos, a vida a bordo é muito mais difícil para eles do que para os próprios marinheiros. Eles são mensageiros e garotos de recados de seus superiores.

“Sr. Pert”^[18], grita um oficial do convés, chamando um dos jovens. O sr. Pert se aproxima, coloca a mão no chapéu e assume uma postura de respeitosa suspense. “Vá chamar o contramestre.” Movido por essa arriscada incumbência, o aspirante sai apressado, orgulhoso como um rei.

Os aspirantes vivem sozinhos no alojamento inferior, onde, hoje em dia, fazem suas refeições sobre uma mesa coberta com uma lona alcatroada. Têm direito a usar o galheteiro no almoço, são servidos por outros garotos (escolhidos entre a tripulação) e às vezes tomam café em xícaras de porcelana. Mas, apesar de todos esses requintes, muitas vezes os utensílios do grupo vão de mal a pior: a porcelana está quebrada; o bule envernizado está amassado como uma caneca de estanho numa cervejaria; os garfos lembram palitos de dente (e por vezes são usados com este fim); as facas cortam pior que uma serra de mão sem dentes; e a lona é levada para o veleiro remendar. Na verdade, eles parecem estudantes secundários e calouros universitários, especialmente no que se refere ao barulho que fazem no alojamento inferior. De lá se ouve um falatório, um murmúrio, um zumbido que mais parece uma colmeia, ou uma escola infantil em dia de verão, quando a professora adormece com uma mosca no nariz.

Nas fragatas, a praça-d’armas – retiro dos tenentes – e o alojamento inferior são imediatamente adjacentes. Frequentemente, quando os aspirantes, ao acordarem cedo pela manhã, como o faz a maioria dos jovens, se divertiam nas macas ou corriam de um lado para o outro com as camisolas ainda fechadas, brincando de *pique* entre as aranhas das macas, o primeiro-tenente irrompia entre eles dizendo: “Meus

jovens, estou perplexo. Parem já com essa bagunça. Sr. Pert, o que faz à mesa sem suas pantalonas? Já para a maca, senhor. Que eu não veja isso outra vez. Se voltarem a incomodar a praça-d'armas, meus jovens, vocês vão se arrepender". Dito isso, o grisalho primeiro-tenente retornava para o catre de seu camarote, como o pai de uma família numerosa depois de se levantar de camisola e chinelos para apaziguar ao alvorecer uma confusão no quarto das crianças.

Tendo descido na escala desde o comodoro até o aspirante, chegamos finalmente ao grupo dos inclassificáveis, que por si próprios também formam um "rancho" separado dos marinheiros. Nesse rancho, a forma de tratamento em um navio de guerra se desdobra em vários subordinados, incluindo o mestre-d'armas, o ajudante do comissário, os cabos, os sargentos navais e os despenseiros, formando a primeira aristocracia acima dos marinheiros.

O mestre-d'armas é um tipo de condestável-mor e mestre-escola: usa roupas comuns e é conhecido por sua chibata oficial. Todos os marinheiros o odeiam. É dele o dever universal de informante universal e caçador de delinquentes. Na coberta ele reina supremo: espiona todas as manchas de gordura deixadas pelos diversos cozinheiros dos ranchos da marinhagem e conduz os retardatários pelas escotilhas quando toda a tripulação é convocada. É indispensável que ele seja como um Vidocq^[19] na vigilância. É um oficial ingrato tanto quanto desumano. Nas noites escuras, a maioria dos mestres-d'armas fica alerta o tempo inteiro para se esquivar das bolas de canhão de 42 libras jogadas lá embaixo por ele, pelas escotilhas.

Os cabos são esses valiosos subordinados e substitutos.

Os sargentos navais, de modo geral, são sujeitos altos, de postura ereta, aparência fleumática e de gostos e preferências bastante singulares.

O despenseiro é um senhor que tem uma espécie de escritório no depósito lá embaixo, no porão de proa. Mais detalhes sobre ele serão dados adiante.

Além dos oficiais supracitados, não há mais ninguém que forme outro grupo separado dos marinheiros. Os *suboficiais*,

por assim dizer, ou ajudantes de contramestre, de artilheiro, de carpinteiro e de veleiro, os chefes das gáveas, do castelo de proa e da popa, do porão de proa e do porão principal, além dos quartéis-mestres, se misturavam à tripulação para as refeições, e na Marinha americana só se diferenciam dos marinheiros comuns pelo salário um pouco maior. Mas, na Marinha inglesa, eles usam coroas e âncoras bordadas em distintivos oficiais na manga dos casacos. Na Marinha francesa, são conhecidos por tiras de estambre usadas no mesmo lugar, como aquelas que designam os sargentos e cabos no Exército.

Como ficará claro, a mesa de refeições é o critério de classificação no mundo dos navios de guerra. O comodoro almoça sozinho porque é o único homem de sua classe no navio. O mesmo acontece com o capitão. Já os oficiais da praça-d'armas, os graduados, os aspirantes, o rancho do mestre-d'armas e os marinheiros comuns, respectivamente, comem juntos – pois respectivamente estão todos em pé de igualdade.

Pela mesma razão, o comodoro tem os próprios criado e cozinheiro, que servem apenas a ele; também tem o próprio fogão, onde nada é cozido além de suas refeições. O mesmo também acontece com o capitão. Os oficiais da praça-d'armas têm igualmente seu fogão e cozinheiro, bem como os aspirantes. As refeições dessas duas classes são preparadas numa parte separada da cozinha geral, bem na ponta, onde há uma grelha larga, com vários metros de comprimento.

07 Desjejum, almoço e jantar

A mesa das refeições não é o único critério de classificação a bordo de um navio de guerra; também temos o horário de almoço. Os homens mais importantes comem mais tarde; os menos importantes comem mais cedo. Numa capitânia, o comodoro geralmente almoça às quatro ou cinco da tarde; o capitão, às três; os tenentes, às duas; enquanto *a ralé*^[20] (expressão usada no tombadilho para se referir aos marujos) senta-se para comer sua carne salgada exatamente ao meio-dia.

Como será visto, enquanto o estamento dos reis dos mares e o estamento dos lordes dos mares almoçam em horários nobres – e com isso, a longo prazo, prejudicam suas funções digestivas –, o povo do mar, ou *a ralé*, mantém seus costumes adotando o bom e velho horário de almoço elisabetano, instituído por Franklin^[21]: meio-dia.

Meio-dia! O centro natural, a chave de abóbada, o coração do dia. Nesse horário, o sol estava a pino; e enquanto parecia pairar por um instante, antes de começar a baixar do outro lado, não seria mais razoável supor que ele também parasse para almoçar, servindo de eminente exemplo para toda a humanidade? O resto do dia chamamos *afternoon*, o pós-meridiano, palavra que, em suas raízes saxãs, transmite a sensação das amuradas a sotavento e de uma soneca; do mar de verão, com brisas leves arrastando-se na superfície; de golfinhos etéreos singrando o mar à distância. *Pós-meridiano!* – a palavra já indica que se trata de uma peça secundária, iniciada depois da grande obra do dia; algo a ser apreciado sem pressa, com prazer. Mas como isso é possível quando se almoça às cinco? Afinal de contas, embora *Paraíso perdido* seja um poema nobre, e nós, marinheiros de guerra, decerto participemos em grande medida da imortalidade dos imortais, permita-nos confessar, colegas de bordo, que, a rigor, nossos almoços são o que há de mais significativo na vida que levamos sob o sol. O que seria do dia sem almoço? Um dia sem meio-dia! Melhor então que fosse noite.

Repito: doze horas é o horário natural de almoço para nós, marinheiros de guerra, porque nesse instante os próprios relógios que inventamos chegam ao término; não podem marcar mais que doze, momento em que começam imediatamente a fazer de novo suas velhas voltas. Sem dúvida, Adão e Eva almoçavam às doze horas; e o patriarca Abraão, em meio a seu rebanho; e o velho Jó, com seus ceifadores ao meio-dia, na terra de Uz; e o velho Noé, na arca, deveria parar para comer exatamente às *oito badaladas*^[22] (meio-dia), com sua família e fazenda flutuante.

Ainda que esse horário de almoço antediluviano seja rejeitado por comodoros e capitães modernos, ele ainda persiste entre “*a ralé*” comandada por eles. Muitas coisas sensatas proibidas na alta sociedade encontram asilo e lugar entre a turba.

Alguns comodoros são bastante exigentes em garantir que nenhum homem a bordo ouse almoçar depois que sua sobremesa (do comodoro) estiver servida. Nem mesmo o capitão. Diz-se, de fonte segura, que uma vez um capitão se aventurou a almoçar às cinco, sendo quatro o horário do comodoro. No dia seguinte, segundo consta, o capitão recebeu um comunicado; como consequência, passou a almoçar todos os dias às três e meia.

Em respeito ao horário de almoço a bordo de um navio de guerra, *a ralé* não tem motivos para reclamar; tem justa causa, no entanto, quase para fazer um motim, em relação às horas ultrajantes atribuídas para o desjejum e o jantar.

Oito horas da manhã para o desjejum; meio-dia para o almoço; quatro da tarde para o jantar; e mais nenhuma refeição depois disso: nada de lanche, nada de comidas leves. Devido a essa estrutura (e parcialmente ao fato de um turno sair para comer antes do outro, no mar), todas as refeições, num período de 24 horas, ficam confinadas a um intervalo de nada menos que oito horas! Dezesseis horas mortais se passam entre o jantar e o desjejum, incluindo, para um turno de vigilância, oito horas no convés! Isso é bárbaro; qualquer cirurgião diria o mesmo. Pense nisso! Antes de o comodoro almoçar, você já jantou. Em altas latitudes, no horário de

verão, você faz sua última refeição do dia quando ainda restam cinco horas ou mais para o dia acabar!

Sr. secretário da Marinha, em nome da *ralé*, o senhor deveria intervir nessa questão. Muitas vezes eu, gajeiro do mastro grande, já me vi a ponto de desmaiar numa vigília matinal no meio de uma tempestade, quando precisei usar todas as minhas energias, devido a esse modo miserável e não filosófico de distribuir as refeições a bordo. Suplicamos, sr. secretário, não se deixe influenciar nessa questão pelo Honrável Conselho dos Comodoros, que sem dúvida dirá que oito, doze e quatro são as horas apropriadas para as refeições da *ralé*, uma vez que os turnos são rendidos nesses horários. Pois, embora esse arranjo mantenha tudo mais limpo e asseado para os oficiais e pareça finíssimo e agradabilíssimo no papel, é extremamente prejudicial à saúde; em tempos de guerra, está ligado a consequências ainda mais sérias para toda a nação. Se fossem realizadas as pesquisas necessárias, talvez ficasse comprovado que nas ocasiões em que os navios de guerra, sob esse regime de horário das refeições, encontraram um inimigo durante a noite, foram todos derrotados – isto é, nos casos em que o horário de refeição dos inimigos era razoável –, o que se explica apenas pelo fato de que a *ralé* das embarcações derrotadas lutava de estômago vazio ao invés de cheio.

08 O contraste entre Selvagee e Mad Jack

Depois de olharmos as principais divisões de um navio de guerra, passemos agora para duas especialidades, particularmente dois segundos-tenentes, lordes e nobres, membros da Câmara dos Pares, a sala dos oficiais. Havia vários jovens tenentes a bordo, mas desses dois – que representam extremos de personalidade encontrados no departamento – devemos derivar a natureza dos outros oficiais de sua classe no *Neversink*.

Um desses dois lordes do tombadilho era conhecido entre os marinheiros por um nome que eles mesmos lhe deram: Selvagee. É claro, a intenção era ser autêntico; e assim o foi.

Nas fragatas, e em todos os grandes navios de guerra, no momento de zarpar, uma corda chamada *cabo-guia* é usada para transferir a tensão da amarra para o cabrestante, de modo que a âncora possa ser içada sem que a própria amarra, pesada e lamacenta, tenha de ser enrolada no cabrestante. À medida que a amarra entra no escovém, no entanto, é preciso fazer uso constante de um tipo de estropo para manter essa corrente em movimento ligada ao *cabo-guia* em movimento, algo que possa ser enroscado rapidamente aos dois para unilos. Esse objeto chama-se *selvagee*. Que mais poderia cumprir melhor essa função? Trata-se de um pedaço de corda fina, chanfrado e destrançado, preparado com bastante cuidado, particularmente flexível, que cinge e se desloca sinuosamente em volta da amarra e do cabo-guia como uma serpente elegante enrolada nos caules retorcidos de uma videira. Na verdade, *Selvagee* é o símbolo exato para representar um sujeito delicado, comprido, refinado, ágil e sinuoso. Só isso explica o apelido dado pelos marinheiros ao tenente.

De qual alcova marinha, de qual recanto de sereia tu surgiras, Selvagee!, com essa cintura delgada e esse rosto apático? Que madrasta desalmada te mandou ao mar para que perdesse tua fragrância na salgada maresia?

Foste *tu*, Selvagee!, que rumo ao exterior, ao largo do cabo Horn, avistaste a ilha do Eremita com um binóculo? Foste *tu* que pensaste em propor ao capitão que, quando as velas

estivessem ferradas durante uma tempestade, algumas gotas de lavanda fossem despejadas em seu bojo, para que, quando içadas de novo, tuas narinas não se irritassem com o cheiro de mofo? Não *digo* que foste tu, Selvagee; apenas pergunto respeitosamente.

A bem da verdade, Selvagee era um daqueles oficiais cativados na juventude pela visão de um capote naval bem ajustado ao corpo. Imaginara que se um oficial da Marinha se vestia bem e falava corretamente, ele então defenderia copiosamente a honra de seu emblema e imortalizaria o alfaiate que o confeccionara. Nessas águas, muitos jovens davam com os burros. Pois, no tombadilho de uma fragata, não basta exibir um casaco desenhado por um Stultz^[23]; não basta ter as calças bem armadas com presilhas e suspensórios; não basta ter doces lembranças de Lauras e Matildes. É uma vida de extremo desgaste, e o homem que não está muito bem preparado para ser um marujo comum jamais se tornará um oficial. Todos vocês, aspirantes da Marinha, levem isso a sério. Antes de se alistarem, enfiem os braços no piche até a altura do cotovelo e vejam se gostam. Preparem-se para enfrentar borrascas, tormentas e tufões; leiam relatos de naufrágios e de terríveis desastres; examinem as narrativas de Byron^[24] e Bligh^[25]; familiarizem-se com a história da fragata inglesa *Alceste* e da francesa *Medusa*.^[26] Por mais que porventura venham a desembarcar, vez ou outra, em Cádiz e Palermo, para cada dia entre moças e laranjas terão meses inteiros de chuvas e temporais.

Mesmo assim, Selvagee se submeteu à prova. Mas, com toda a intrépida afeminação de um verdadeiro dândi, ele continuava, sob forte tempestade, tomando seus banhos de colônia e usando seus lenços bordados. Pobre Selvagee!, nada lhe tirava o cheiro de lavanda.

Selvagee não era tolo, contudo. Teoricamente, entendia sua profissão; mas a mera teoria da marinhagem representa apenas a milésima parte do que faz um marinheiro. Não se pode salvar uma embarcação resolvendo um problema na cabine; o convés é nosso campo de ação.

Ciente de sua deficiência em alguns aspectos, Selvagee nunca pegou o porta-voz – emblema do oficial de convés – sem que seu lábio superior tremesse e sem dar uma olhada séria e circunspecta a barlavento. Ele encorajava aqueles velhos tritões, os quartéis-mestres, a conversar com ele sobre a possibilidade de uma borrasca, e amiúde seguia seus conselhos para guardar velas ou desfraldá-las. Os menores auxílios nesse sentido eram recebidos com gratidão. Algumas vezes, quando o norte parecia excepcionalmente anuviado, ele se esforçava para prolongar o turno de seu predecessor no convés usando um excesso de palavras bajuladoras. Mas com o tempo firme e estável, quando o capitão saía da cabine, Selvagee podia ser visto andando no tombadilho a passos largos, confiantes e infatigáveis, mirando o topo dos mastros com a mais ostentosa fidelidade.

Mas ele não enganava ninguém: suas pretensões eram vãs. Selvagee!, tu sabes muito bem que quando começa o vento forte o primeiro-tenente decerto interfere com sua autoridade paterna. Todo homem e todo garoto na fragata, Selvagee, sabem que tu não és nenhum Netuno.

Nada invejável a situação dele! Seus irmãos oficiais não o insultam, sem dúvida; mas às vezes lançam-lhe olhares de adaga. Os marinheiros não riem para ele diretamente, mas em noites escuras o ridicularizam quando escutam aquela voz de costureira ordenando *puxem com força o cabo principal* ou *mãos nas adriças!* Às vezes, com o intuito de aterrorizar e assustar os marujos, Selvagee roga uma praga; mas as bombas doces recheadas com beijinhos de confeitiro parecem explodir como um botão de rosa espremido para exalar seu aroma. Selvagee! Selvagee! Aceites o conselho de um gajeiro: finda esta viagem, não te aventures mais no mar.

Como é forte o contraste entre esse cavalheiro de lenço no pescoço e cabelo encaracolado e aquele outro, nascido na tormenta! Pois durante alguma tempestade, ao largo do cabo Horn ou do Hatteras, *Mad Jack* deve ter vindo ao mundo – essas coisas acontecem – não com uma colher de prata à boca, mas com um porta-voz; enrolado em âmnio como se fosse numa vela mestra – pois a sorte de nunca ter passado

por um naufrágio é o que ele tem – e gritando: *Orçar! Orçar, virar a ló! – firme! – bombordo! – mundo à vista! – aqui estou!*

No mar, Mad Jack está no comando. *O mar* é sua casa; não se importaria muito se outro dilúvio inundasse toda a terra firme, pois nada faria senão elevar seu navio a alturas ainda maiores, carregando a bandeira de sua orgulhosa pátria pelo mundo, navegando sobre a capital de todos os Estados hostis! Os mastros encimariam pináculos, e toda a humanidade, como os barqueiros chineses no rio das Pérolas, viveria em frotas e flotilhas, provendo-se de víveres do mar.

Mad Jack foi expressamente criado e qualificado para ser marujo. Um metro e 75 de altura, pesando menos de 70 quilos antes do almoço. Como tantos ovéns do navio, seus músculos e tendões são todos fortes, firmes e bem distribuídos; era bracejado de vante a ré, como um navio ao vento. Seu peito largo é uma antepara para conter o vento; seu nariz é aquilino, o que o deixa dividido em dois, como uma quilha. Seus pulmões sonoros e vigorosos são dois campanários, cheios de toda sorte de melodias – mas só se escuta seu berro mais profundo no apogeu de alguma tempestade, como o grande sino da catedral londrina de St. Paul, que soa só quando o rei ou o diabo estão mortos.

Veja-o lá em cima, onde se põe no tombadilho – o pé sobre a balaustrada, a mão segurando o ovém, a cabeça inclinada para trás e o porta-voz à boca como uma tromba de elefante alçada no ar. Será que atira com o som para matar os companheiros na verga do mastro grande?

Mad Jack era um pouco tirano – dizem que todos os bons oficiais o são –, mas os marinheiros o adoravam em todos os aspectos e prefeririam muito mais dividir cinquenta turnos de vigilância com ele a dividi-lo com um marinheiro-água-de-rosas.

Mas o pobre do Mad Jack tem um terrível defeito – ele bebe. Todos nós bebemos, mas Mad Jack bebe *apenas* conhaque. Um vício inveterado; é claro que, como Ferdinand, conde de Fathom^[27], deve ter sido amamentado num tonel. Com bastante frequência, o mau hábito o fazia passar sérios apertos. Foi afastado duas vezes pelo comodoro e numa

ocasião quase foi expulso por causa de suas galhofas. No que se refere à sua eficácia como oficial da Marinha, pelo menos em terra firme Jack podia *marear-se* o quanto quisesse, mas não a bordo de um navio.

Ora, se seguisse o sábio exemplo dos navios do deserto, os camelos, e, enquanto atracado ao porto, bebesse pela sede passada, pela atual e pela por vir, de modo que cruzasse sóbrio o oceano, Mad Jack se daria muito bem, bebendo no mar apenas do límpido vinho branco dos rios e riachos.

09 Sobre os bolsos da jaqueta

Devo mencionar mais uma vez aquela minha jaqueta branca.

A título de introdução ao relato a seguir, fique claro que, para um marinheiro comum, viver a bordo de um navio de guerra é como viver num mercado, onde você se veste nas escadas e dorme no porão. Não se tem privacidade nem isolamento por um momento sequer. Estar sozinho é quase uma impossibilidade física. Você almoça numa vasta *table d'hôte*, dorme em alojamentos compartilhados, faz suas necessidades apenas onde e quando pode. Impossível pedir costeletas de carneiro e um quartilho de clarete para tomar sozinho; não há como escolher onde dormir à noite, como pendurar as pantalonas nas costas de uma cadeira, muito menos tocar o sino numa manhã chuvosa para que alguém lhe sirva o café na cama. É como viver numa grande fábrica. O sino toca para o almoço e, com fome ou não, você deve almoçar.

Suas roupas são guardadas num saco grande de lona, geralmente pintado de preto, que você só pode tirar do “bagageiro” uma vez a cada 24 horas, na penumbra da cobertura – isso durante um momento de completa confusão, em que outros quinhentos marinheiros, entre quinhentos outros sacos, buscam cada um o seu. Para evitar até certo ponto essa inconveniência, muitos marinheiros dividem seus pertences entre a maca e o saco, guardando naquela alguns casacos e calças compridas, caso queiram se trocar durante a noite, depois que todos se aquietam. Mas ganham muito pouco com isso.

Você não tem lugar nenhum além do saco ou da maca para colocar qualquer coisa em um navio de guerra. Se deixar algo no chão e virar as costas por um segundo, decerto não verá nem mais fumaça.

Ora, ao elaborar o plano inicial e preparar a base de minha memorável jaqueta branca, considerei com cuidado todas essas inconveniências e procurei evitá-las. Meu intuito era que, além de me manter aquecido, a jaqueta fosse confeccionada para conter uma ou duas camisas, uma calça e diversas

ninharias – utensílios de costura, livros, biscoitos, coisas do tipo. Conferi ao meu objeto uma grande variedade de bolsos para diversas finalidades: despensa, armário para roupas e guarda-louças.

Os dois principais compartimentos estavam localizados abaixo da cintura, com uma entrada ampla e aconchegante por dentro; dois outros compartimentos, de menor capacidade, foram colocados no tórax, interligados por uma porta de duas folhas, de modo que, em caso de emergência, os dois bolsos pudessem se transformar em um só na frente do peito para acomodar artigos volumosos. Também havia diversos recônditos ocultos por trás do arrás, tanto que minha jaqueta, como um velho castelo, estava cheia de escadas de caracol e misteriosas criptas, gabinetes e retretes; e, como uma escrivaninha confidencial, estava repleta de pequenos covis e esconderijos, compactos e disfarçados, para guardar objetos preciosos.

Sobrepostos a esses havia quatro bolsos espaçosos do lado de fora; dois para guardar livros quando partisse de repente dos estudos para o mastaréu do sobrejoanete; os outros dois para luvas permanentes, daquelas inteiriças, para cobrir as mãos durante as frias vigilâncias noturnas. Essa última invenção foi considerada desnecessária por um dos gajeiros, que me apresentou um modelo de luvas de marinheiro que, segundo ele, eram muito melhores do que as minhas.

Seja dito que os marinheiros, mesmo nos climas mais frios, só cobrem as mãos quando estão desocupados; jamais usam luvas nos mastros, uma vez que lá em cima eles literalmente carregam a vida nas mãos e não querem que nada interfira no atrito entre as mãos e as fibras de cânhamo dos cabos. Mais ainda, é desejável que essas luvas possam ser guardadas rapidamente nas noites escuras e quando se está com pressa, tendo de ir para o leme, por exemplo – e que não sejam como um par de luvas de pelica, que não se encaixariam em outras mãos exceto naquelas para as quais foram confeccionadas.

A sugestão de meu colega de gávea merece um registro de patente – cada uma das luvas tinha dois dedões, um de cada

lado, e tal conveniência não precisa ser comentada. Mas embora para marinheiros canhestros, cujas mãos não param quietas, a constituição dessas luvas possa dar muito certo, para Jaqueta Branca não foi muito agradável. Pois, quando estivesse com as mãos dentro do saco das luvas, o dedão vazio vez ou outra encostaria na palma da mão, confundindo as ideias sobre qual seria o local adequado do dedão; ou então, se preso com cuidado na mão, daria a estranha e contínua sensação de que o tempo todo se estava segurando o dedão de outra pessoa.

Não; disse ao meu caro colega de gávea para desistir da ideia de quatro dedões, não tenho nada que ver com eles; dois dedões eram suficientes para qualquer homem.

Durante algum tempo depois de terminar minha jaqueta e preenchê-la com mobília e artigos domésticos, pensei que nada poderia superá-la em termos de conveniência. Agora raramente eu precisava ir até meu saco e ser acotovelado pela multidão que tinha como guarda-roupa uma pilha única. Se eu precisasse de qualquer coisa no tocante a roupas, fios, agulhas ou literatura, provavelmente encontraria na minha jaqueta; até que, ai de mim, uma longa chuva levou embora meu contentamento. Eu, junto com todo o conteúdo de todos os compartimentos, fiquei completamente ensopado, e minha edição de bolso de Shakespeare se reduziu a uma omelete.

No entanto, aproveitando-me do dia aberto e ensolarado que se seguiu, esvaziei-me no cesto da gávea e espalhei todos os meus haveres para secar. Mas, apesar do sol claro, meu dia foi escuro. Os salafrários no convés me pegaram no ato, descarregando minha bagagem ensopada; agora sabiam que a jaqueta branca era usada como depósito. A consequência foi que, depois de secar e guardar meus bens novamente nos bolsos, na noite seguinte, enquanto cumpria meu turno no convés e não no topo do mastro (onde estavam eles, os homens honestos), notei que alguns marujos se escondiam atrás de mim aonde quer que eu fosse. Sem exceção, eram todos batedores de carteira empenhados em me roubar. Em vão, pus-me a bater nos bolsos como fazem senhores nervosos no meio de uma multidão. Naquela mesma noite,

encontrei-me desprovido de diversos objetos de valor. Por fim, lacrei todos os compartimentos e deixei abertos apenas os dois usados para as luvas. Depois disso, não restaram bolsos na minha jaqueta branca.

10 Dos bolsos aos larápios

Como a última parte do capítulo anterior pode parecer estranha para marinheiros de primeira viagem, que se habituaram a noções românticas e elevadas do que é a personalidade de um marinheiro de guerra, será apropriado inculcar agora em sua cabeça alguns fatos que talvez sirvam para esclarecer o real sentido de tudo.

Tendo em conta a vida turbulenta que levam, além de diversas outras causas (cuja menção se faz desnecessária), os marinheiros, como classe, nutrem as noções mais liberais em relação à moral e ao Decálogo; ou melhor, eles têm sua própria visão do assunto, importando-se pouco com as definições éticas ou teológicas dos outros quanto ao que pode ser criminoso ou errado.

Suas ideias são muito influenciadas pelas circunstâncias. Secretamente, eles vão surrupiar algo de quem não gostam e insistir que, nesse caso, surrupiar não é roubar. Ou, quando o furto envolve algo engraçado, como no caso da jaqueta branca, eles só roubam pela brincadeira. Não obstante, tudo isso é digno de nota, isto é, o fato de que eles nunca estragam a brincadeira devolvendo os artigos roubados.

Uma boa brincadeira, por exemplo, muitas vezes feita a bordo de um navio, é conversar com alguém durante uma vigilância noturna enquanto lhe corta os botões do casaco. Uma vez arrancados, nunca mais crescem de novo. Botões não afloram espontaneamente.

Talvez seja inevitável, mas a verdade é que, entre a tripulação de um navio de guerra, é comum encontrar muitos facínoras, que não se furtam a cometer nem as maiores maldades. Não desconhecem o que seja assalto à mão armada. Uma *gangue* é informada de que o sujeito tal tem três ou quatro moedas de ouro no moedeiro, uma bolsinha de couro que muitos marinheiros carregavam escondido em volta do pescoço, fora da visão dos outros. Baseados nisso, eles bolavam seus planos e esperavam o momento ideal para executá-los. O sujeito que eles marcavam talvez estivesse andando pela cobertura escura a caminho dos baús de bordo

quando, de repente, um salteador se precipita de seu esconderijo e derruba o marujo no chão; enquanto dois ou três o amordaçam, imobilizando-o com força, outro arranca-lhe o porta-níqueis do pescoço e desaparece com ele, seguido por seus comparsas. Isso aconteceu mais de uma vez no *Neversink*.

Outras vezes, ao ouvirem dizer que um marinheiro tinha algo de valor escondido em sua maca, rasgavam-na por baixo enquanto o marujo dormia, fazendo da conjectura uma certeza.

Enumerar os pequenos furtos a bordo de um navio de guerra seria tarefa infinita. Com algumas exceções altamente louváveis, eles roubam uns dos outros, depois roubam de volta o que havia sido roubado de si até que, no que se refere a coisas pequenas, parece se estabelecer uma comunidade de bens. Por fim, como um todo, eles se tornam relativamente honestos, e praticamente cada homem torna-se o oposto do que era antes. É em vão que os oficiais, por ameaças de merecida punição, tentam inculcar mais princípios virtuosos na tripulação. A turba é tão densa que um ladrão jamais é identificado.

11 A busca da poesia nas dificuldades

A sensação de insegurança em relação aos próprios bens, gerada na mente de homens honestos pelo que acabei de narrar, teve um exemplo curioso no que aconteceu com meu pobre amigo Lemsford, jovem honrado, que fazia parte do grupo dos guardas de popa. Eu e Lemsford nos demos bem desde que nos conhecemos. É curioso como infalivelmente nos identificamos com outro espírito, de certa forma parecido com o nosso, mesmo na mais variada das multidões.

Lemsford era poeta; sua inspiração era tão profundamente divina que nem mesmo os marujos ou o tumulto de um navio de guerra faziam com que se dissipasse.

Como imediatamente se imagina, escrever versos no convés de canhões de uma fragata é algo muito diferente do que achava o doce e solitário Wordsworth em sua plácida morada de Rydal Mount, em Westmorland.^[28] Numa fragata, você não pode se sentar e escrever sonetos em meandros quando o peito pede, mas apenas quando permitem tarefas mais importantes, como bracear as vergas ou rizar as gáveas de vante a ré. Não obstante, cada fragmento de tempo a seu comando era religiosamente dedicado por Lemsford às Nove Musas. Nas horas mais descabidas poderíamos encontrá-lo sentado, em algum canto entre os canhões, diante de si uma caixa de munição, caneta na mão e olhos “*em revolto frenesi*”.

“Nasceu maluco esse aí?” – “Teve um ataque, teve não?”, eram exclamações geralmente pronunciadas pelos colegas menos cultos. Alguns o consideravam feiticeiro, outros, um lunático, e os mais instruídos diziam que ele devia ser um metodista maluco. Mas sabendo por experiência a verdade daquele ditado, de que *a poesia por si só é sua extraordinária recompensa*, Lemsford continuava a escrever, produzindo sem demora epopeias inteiras, sonetos, baladas e acrósticos, com uma facilidade que, dadas as circunstâncias, me deixava fascinado. De vez em quando ele lia para mim suas efusões; e bem valia a pena escutá-las. Eram abundantes em sagacidade, imaginação, sentimento e humor; e do ridículo com o qual algumas pessoas o consideravam ele criava a

*image
not
available*

Ora, como poderia meu pobre amigo poeta ter a esperança de escapar com sua caixa da vigilância de Quoin? Vinte vezes por semana via-se acometido pela exclamação “eis essa m— a de caixa de novo!”, seguida da forte ameaça de lançá-la ao mar da próxima vez, sem aviso prévio ou cerimônia digna de nota. Como muitos poetas, Lemsford ficava nervoso, e nessas ocasiões tremia como uma folha. Uma vez, com o semblante inconsolável, aproximou-se de mim dizendo que sua caixeta não estava em lugar nenhum; ele havia procurado por ela em seu esconderijo, mas o lugar estava vazio.

Perguntei-lhe onde a havia escondido.

“Entre os canhões”, respondeu.

“Então pode ter certeza, Lemsford, que Quoin deu cabo de sua caixa.”

Diretamente a Quoin se dirigiu o poeta. Mas Quoin não sabia da caixa. Durante dez dias mortais nada consolava o poeta, que dividia seu tempo livre entre praguejar contra Quoin e lamentar sua perda. O mundo acabou, deve ter pensado; nenhuma calamidade semelhante se abateu sobre a Terra desde o Dilúvio – meus poemas destruídos.

Mas ainda que Quoin tivesse de fato encontrado a caixa, ao que se revelou, aconteceu de ele não a destruir, o que sem dúvida levou Lemsford a concluir que uma divina Providência interveio para preservar para a posteridade sua inestimável caixeta. Por fim foi encontrada, jogada no chão perto da cozinha.

Lemsford não era o único literato a bordo do *Neversink*. Havia três ou quatro pessoas que mantinham diários da viagem. Um desses jornalistas embelezava sua obra, escrita num grande livro contábil, com várias ilustrações coloridas dos portos e das baías em que a fragata havia atracado, e também pequenos esboços a giz de cera de incidentes cômicos ocorridos a bordo. De vez em quando, entre os canhões, ele lia passagens de seu livro para um círculo de admiradores formado pelos marinheiros mais cultos, que declaravam ser toda a façanha um milagre da arte. Como o autor lhes dizia que tudo seria impresso e publicado tão logo o navio voltasse para casa, eles competiam entre si na busca de assuntos

*image
not
available*

grandes canhões e mosquetes enche de mofo o desabrochar das flores; e de que maneira poderiam os repolhos prosperar num solo cuja marga provém das quilhas putrefatas de embarcações naufragadas?

Seria aconselhável que todo homem, tendo o azar de escolher mal a profissão e ser tarde demais para mudar de ofício, ao perceber seu caráter amargurado, se esforçasse por neutralizar esse infortúnio enchendo seus aposentos com paisagens e sons agradáveis e prazerosos. No verão, uma harpa eólica pode ser instalada na janela gastando uma ninharia; sobre o consolo da lareira pode-se colocar uma concha marinha, para levá-la ao ouvido sempre que tomado pela tristeza e ser apaziguado por seu som relaxante e contínuo. Para a vista, pode-se recomendar uma poncheira pintada com cores alegres ou uma jarra holandesa – não importa seu conteúdo –, a serem colocadas sobre uma prateleira da estante. Para espantar a melancolia, tampouco é ruim uma antiga concha de prata, um galheteiro cinzelado, um majestoso e elegante garrafão ou qualquer outra coisa que lembre comida e bebida. Mas talvez a melhor coisa de todas seja uma estante cheia livros alegremente encadernados, contendo comédias, farsas, canções e romances humorosos. Não é preciso sequer abri-los, basta manter os títulos bem à vista. Para tal propósito, *Peregrine Pickle*^[33] é um ótimo livro, bem como *Gil Blas*^[34], bem como *Goldsmith*^[35].

Mas, de toda a mobília do mundo, a melhor para curar o mau humor e fomentar o bom humor é a visão de uma adorável esposa. Se você tiver filhos, no entanto, cuja dentição esteja em fase de crescimento, é bom que o quarto das crianças seja no andar superior; no mar, deve ser montado no topo do mastro da mezena. Em verdade, crianças cujos dentes estão crescendo são um verdadeiro diabo para o humor dos maridos. Conheci três jovens e promissores maridos completamente arruinados na mão das esposas por conta de filhos nessa fase, e cujas preocupações foram agravadas na época por diarreia aguda. Com o coração partido e um lenço nos olhos, acompanhei os três jovens desafortunados, um depois do outro, aos seus túmulos prematuros.

*image
not
available*

haver uma lei geral por trás desse fenômeno; pus-me então a investigar, considerando-o um problema interessante. Por fim, cheguei à conclusão – que ainda hoje defendo – de que o fato de há tanto tempo usarem apenas uma dragona (pois seus postos dão direito a apenas uma) era a chave certa desse mistério. Quando pensamos que muitos tenentes da Marinha notoriamente atingem a decrepitude sem exercer a capitania e sem usar *duas* dragonas, o que serviria para equilibrar-lhes os ombros, a razão que citei não parece nada ilegítima.

*image
not
available*

14 A seca em um navio de guerra

Fazia poucos dias que havíamos zarpado quando surgiu um boato que deixou muitos marujos terrivelmente preocupados. Vejamos: devido a um descuido noturno sem precedentes do comissário, ou a algum desleixo sem precedentes do fiel em El Callao, nosso estoque daquela deliciosa bebida chamada “grogue” estava quase esgotado.

Na Marinha americana, a lei permite um *gill*^[37] de bebida alcoólica por dia para cada marinheiro, dividido em duas porções servidas antes do desjejum e do almoço. Ao rufar do tambor, os marinheiros se reúnem em volta de um grande barril, ou tonel, cheio de bebida; à medida que seus nomes são chamados pelo aspirante, eles se preparam e bebem com prazer usando um copinho de estanho apelidado de “trago”. Sujeito nenhum que viva uma vida de luxos e se sirva de um vinho Tokaji num aparador bem lustrado estala os lábios com tanta satisfação quanto a de um marinheiro ao tomar seu *trago*. Para muitos deles, na verdade, o mero pensamento de seus *goles* diários forma uma perspectiva perpétua de paisagens encantadoras, que vão se distanciando indefinidamente no horizonte. É sua grande “perspectiva de vida”. Retire deles o grogue e a vida deixa de ter qualquer encanto. Difícil duvidar que o estímulo controlador que mantém muitos homens na Marinha de Guerra é sua confiança desmedida na capacidade do governo dos Estados Unidos de supri-los, regular e infalivelmente, com uma ração diária dessa bebida. Conheci vários indivíduos desesperados que embarcaram como marinheiros inexperientes e me confessaram que haviam contraído uma verdadeira paixão pelas aguardentes, à qual não conseguiam renunciar, e depois de serem levados pela conduta insensata à mais abjeta pobreza, a ponto de não mais serem capazes de saciar sua sede em terra firme, entraram incontinentemente na Marinha, considerando-a o asilo dos bêbados, que ali prolongariam sua vida com a rotina e os exercícios regulares, e duas vezes ao dia matariam a sede com doses moderadas e constantes.

*image
not
available*

15 Um clube de carne salgada em um navio de guerra, com um aviso de expulsão

Durante a agitação por causa da água-de-colônia, meu orgulho foi bastante ferido, e meu senso de delicadeza foi totalmente abalado, por uma educada sugestão feita pelo cozinheiro do rancho a que por acaso eu pertencia. Para entender a questão, é preciso apresentar algumas preliminares.

Nas grandes fragatas, os marinheiros comuns são divididos em cerca de trinta ou quarenta ranchos, descritos nos livros do comissário como *Rancho nº 1*, *Rancho nº 2*, *Rancho nº 3* etc. Os membros de cada rancho compartilham suas rações de provisões e fazem o desjejum, almoçam e jantam juntos, em intervalos predeterminados, entre os canhões do convés principal. Numa rotação inalterável, os membros de cada rancho (exceto os suboficiais) se revezam na execução das funções de cozinheiro e criado de mesa. Durante esse período, todas as questões da equipe ficam submetidas à sua inspeção e controle.

É também competência do cozinheiro cuidar dos interesses gerais de seu rancho: observar que, quando as porções integradas de carne, pão etc. forem servidas por um dos ajudantes do mestre de navegação, o rancho que preside receba toda a sua quota, sem redução ou subtração. Na coberta, ele mantém um baú onde guarda tigelas, caçarolas, colheres e pequenas quantidades de açúcar, melado, chá e farinha.

Mas, apesar de receber o título de cozinheiro, a rigor, o chefe do rancho não é cozinheiro nenhum; pois a comida da tripulação é toda preparada por um funcionário alto e poderoso chamado oficialmente de "*cozinheiro de bordo*", assistido por vários auxiliares. Na nossa fragata, esse personagem era um majestoso cavalheiro de cor, a quem os marujos apelidaram de *Old Coffee*, e seus assistentes, também negros, recebiam denominações poéticas do tipo *Sunshine*, *Rose-water* e *May-day*.^[39]

Ora, a *cozinha de bordo* exigia poucos conhecimentos, embora Old Coffee nos garantisse ter se graduado no Astor

*image
not
available*

No primeiro dia havia *pudim* para fazer – atividade que recaía sobre os cozinheiros do rancho, embora seu cozimento coubesse a Old Coffee e seus ajudantes. Resolvi dedicar-me com afinco àquele *pudim*, concentrar todas as minhas energias nele, investindo a essência da arte para chegar a um *pudim* sem precedentes – um *pudim* que causasse inveja em todos os outros *pudins* e eternizasse minha memorável administração.

Obtive a farinha e as passas com o funcionário correto, a banha ou “sebo” com Old Coffee e a quantidade necessária de água no tonel. Procurei todos os cozinheiros para comparar as receitas de cada um; tendo avaliado todas elas e tomado de cada uma um ingrediente para fazer uma receita original, dei início aos preparativos com a devida cautela e seriedade. Depois de colocar os ingredientes numa forma de estanho, misturei-os durante uma hora, sem levar em conta questões pulmonares no que se refere à desastrosa perda de fôlego; depois de despejar a massa semilíquida num saco de pano, cerrei-lhe a boca, amarrei-o a uma etiqueta e entreguei-o a Rose-water, que colocou o precioso saco dentro da panela junto com outros vinte ou trinta.

Soaram oito badaladas. O contramestre e os segundos-contramestres chamaram todos para o almoço; a toalha foi estendida, os comensais se reuniram, faca na mão, todos prontos para se lançar ao consagrado *pudim*. Esperei na grande cozinha enquanto não chegava minha vez de servir, até que recebi o saco com o *pudim* e o levei cheio de imponência até o rancho, afrouxando o barbante.

Devo dizer que aquele foi um momento de tensão e ansiedade. Minhas mãos tremiam; todos os olhares estavam voltados para mim; minha reputação e meu crédito estavam em jogo. Desembrulhei lentamente o *pudim*, apoiando-o no joelho como fazem as babás ao colocar um bebê para dormir. A agitação aumentou enquanto eu retirava o saco que cobria o pudim e chegou ao ápice quando finalmente o depusitei no recipiente que uma mão ansiosa havia erguido para recebê-lo. Bum! Caiu como um homem morto a tiros num motim. Que decepção! Estava mais duro que o coração de um pecador;

*image
not
available*

movido por um receio cortês no que se refere a mim, o mais novo membro do clube, desculpava-se pela vulgaridade de Shanks. Certa vez concluiu suas observações com uma reflexão filosófica: “Mas, Jaqueta Branca, meu caro, o que se poderia esperar dele? Nosso maior azar é o nosso nobre clube ser obrigado a comer na companhia de seu cozinheiro”.

Havia vários *cozinheiros fixos* no navio: homens sem nenhum reconhecimento ou consideração a bordo, indiferentes a quaisquer estímulos mais nobres, que não aspiravam conquistar mundo nenhum e se contentavam totalmente em preparar *pudins*, estender as toalhas do rancho e reunir suas tigelas e caçarolas, três vezes ao dia, durante três anos de viagem. Raríssimas vezes eram vistos no espardeque, pois se abrigavam nos conveses inferiores, longe da nossa vista.

*image
not
available*

la e carregá-la – e com uma lanada e um soquete eu o fazia, como um bom rapaz. Não me restava dúvida de que, se eu e o canhão estivéssemos na batalha do Nilo, teríamos nos imortalizado mutuamente; meu soquete seria pendurado na abadia de Westminster, e eu, nobilitado pelo rei, receberia a ilustre honra de uma carta autografada de Sua Majestade, entregue a mim pela mão direita perfumada de seu secretário particular.

Mas ajudar a atravessar a escotilha de um lado para o outro carregando aquela espantosa massa de metal era uma tarefa terrível, principalmente porque tínhamos de cumpri-la num instante. Depois, chamados por um rufo horrendo e estridente de tambor, tocado pelo próprio capitão, éramos obrigados a abandonar correndo os canhões, apanhar lanças e pistolas e rechaçar um exército fictício de invasores que, por imaginação dos oficiais, supostamente acometiam o navio por todos os lados. Depois de os golpearmos e os ferirmos um pouco, corríamos de novo para os canhões e voltávamos a nos acotovelar.

Enquanto isso, ouve-se o grito de “Fogo! Fogo! Fogo!” vindo da gávea do traquete, e um mecanismo contra incêndios operado por um grupo de marujos rebeldes coloca-se imediatamente em posição para lançar jatos d’água para o alto. Agora é “Fogo! Fogo! Fogo!” no convés principal, e o navio inteiro passa por uma comoção gigantesca, como se o bairro de uma cidade estivesse em chamas.

Não seriam os oficiais da Marinha totalmente ignorantes das leis da boa saúde? Não sabem eles que esse exercício violento, realizado logo depois de um almoço pesado, como costumava ser, é altamente indicado para promover dispepsia? Não havia satisfação nenhuma durante o almoço; o sabor de cada bocado era destruído pela lembrança de que no momento seguinte retumbaria o tambor canhoneiro, convocando todos a ocuparem seus postos.

Nosso capitão era tão autocrático que muitas vezes éramos retirados das macas durante a noite, quando se seguia uma cena que a pena e a tinta seriam incapazes de descrever. Quinhentos homens levantam-se de sobressalto, vestem-se,

*image
not
available*

pedaços de projéteis estourados, parafusos e balas. E, apesar de todos sujos de sangue feito carnicheiros, o cirurgião e seus auxiliares estariam amputando braços e pernas na cobertura, um auxiliar de carpintaria estaria repondo braços e pernas de cadeiras e mesas quebradas na cabine do comodoro, enquanto o resto de sua *esquadra* estaria *samblando* e *chumbeando* vergas e mastros quebrados. Tendo o embornal expelido o último filete de sangue, os conveses seriam lavados, e os cozinheiros andariam de proa a popa borrifando vinagre quente para retirar o cheiro de açougue das tábuas, as quais, se não for usado nenhum artifício semelhante, exalam um odor extremamente repulsivo mesmo semanas depois da batalha.

Então, depois de convocarem os homens e chamarem os nomes do rol de combate à luz de uma lanterna, muitos marujos feridos, de tipoia no braço, responderiam por algum pobre companheiro que nunca mais poderia responder por si mesmo:

“Tom Brown?”

“Morto, senhor.”

“Jack Jewel?”

“Morto, senhor.”

“Joe Hardy?”

“Morto, senhor.”

Junto ao nome desses pobres colegas, seriam acrescentadas ao rol de combate as marcas sangrentas de tinta vermelha – líquido que parece criado pelos assassinos e usado adequadamente nessas ocasiões.

*image
not
available*

18 Um navio de guerra compacto e pleno como uma noz

Era necessário ocupar o lugar do tanoeiro; para tanto, espalhou-se o chamado para que todos que pertencessem a essa profissão se reunissem junto ao mastro grande para que apenas um fosse escolhido. Treze homens atenderam à convocação – circunstância que ilustra o fato de que muitos artesãos, ao servirem em um navio de guerra, estão perdidos para o ofício e para o mundo. Com efeito, na tripulação de uma fragata é possível encontrar homens de todas as profissões e vocações, desde um pároco abjurado a um comediante arruinado. A Marinha é o asilo dos perversos, o lar dos desafortunados. Aqui, os filhos da adversidade encontram a prole da calamidade, e a prole da calamidade encontra o rebento do pecado. Corretores, engraxates, batoteiros e ferreiros, falidos, aqui se reúnem; funileiros, relojoeiros, escrevedores, sapateiros, cirurgiões, agricultores e advogados, banidos da sociedade, comparam experiências e falam dos velhos tempos. Se naufragado um navio de guerra numa costa deserta, sua tripulação, por conta própria, fundaria facilmente uma Alexandria e a encheria de todas as coisas que constituem uma capital.

No convés é possível ver com frequência todos os ofícios em ação, ao mesmo tempo – tanoaria, carpintaria, alfaiataria, funilaria, ferraria, cordoaria, pregação, jogos de azar e previsão do futuro.

A bem da verdade, navios de guerra são cidades flutuantes, com longas avenidas ladeadas de canhões em vez de árvores, e veredas, vielas e ruelas escuras. O tombadilho é uma grande praça, um parque ou campo de paradas, com um imenso ulmeiro de Pittsfield em forma de mastro grande numa extremidade, e frontado na outra extremidade pelo palácio que é a cabine do comodoro.

Ou melhor, navios de guerra são cidades altas, muradas e fortificadas, como Quebec, onde quase todas as ruas são bastiões e os cidadãos pacíficos encontram sentinelas armadas em todas as esquinas.