

CARAMBAIA

**Herman
Melville**

**Jaqueta
Branca**

ou
O mundo em um
navio de guerra

Tradução
Rogério Bettoni

Posfácio
Priscilla Allen

NOTA DESTA EDIÇÃO 9	SEUS POSTOS E SUAS	CONTRAORDEM DE	INJURIOSAS EM UM
PREFÁCIO DO AUTOR 13	OBRIGAÇÕES A BORDO 56	MAD JACK À ORDEM DE	NAVIO DE GUERRA 175
1. A JAQUETA 15	13. UM EREMITA PERDIDO	SEU SUPERIOR 123	41. A BIBLIOTECA DE UM
2. VOLTANDO PARA CASA 17	NA MULTIDÃO DE UM	28. DISTANCIANDO-NOS	NAVIO DE GUERRA 177
3. UMA OLHADA NAS	NAVIO DE GUERRA 62	LENTAMENTE 128	42. MATANDO O TEMPO EM
PRINCIPAIS CLASSES	14. A SECA EM UM NAVIO	29. A VIGILÂNCIA	UM NAVIO DE GUERRA
EM QUE SE DIVIDE A	DE GUERRA 65	NOTURNA 131	APORTADO 179
TRIPULAÇÃO DE UM	15. UM CLUBE DE CARNE	30. UMA OLHADELA PELA	43. CONTRABANDO EM UM
NAVIO DE GUERRA 19	SALGADA EM UM NAVIO	PORTINHOLA NAS	NAVIO DE GUERRA 186
4. JACK CHASE 24	DE GUERRA, COM UM	PARTES SUBTERRÂNEAS	44. UM FUNCIONÁRIO
5. JACK CHASE NO	AVISO DE EXPULSÃO 68	DE UM NAVIO DE	CORRUPTO EM UM NAVIO
TOMBADILHO	16. TREINAMENTO GERAL EM	GUERRA 135	DE GUERRA 192
PERUANO 29	UM NAVIO DE GUERRA 76	31. O OFICIAL DE ARTILHARIA	45. A PUBLICAÇÃO DE
6. OFICIAIS DO TOMBADILHO,	17. ARRIAR! SEGUNDO,	SOB AS ESCOTILHAS 138	POESIA EM UM NAVIO
GRADUADOS, SUBOFICIAIS	TERCEIRO E QUARTO	32. UM PRATO DE	DE GUERRA 202
E SUBALTERNOS DA	ESCALER, ARRIAR! 84	<i>DUNDERFUNK</i> 143	46. O COMODORO NA POPA E
COBERTA DE UM NAVIO	18. UM NAVIO DE GUERRA	33. A FLAGELAÇÃO 145	ALGUÉM DA “RALÉ” NAS
DE GUERRA: ONDE VIVEM	COMPACTO E PLENO	34. ALGUNS DOS	MÃOS DO CIRURGIÃO 204
NO NAVIO, COMO VIVEM,	COMO UMA NOZ 87	EFEITOS NOCIVOS DA	47. UM LEILÃO EM UM NAVIO
SUA POSIÇÃO SOCIAL A	19. A JAQUETA NO ALTO 88	FLAGELAÇÃO 150	DE GUERRA 208
BORDO E QUE TIPO DE	20. COMO SE DORME EM UM	35. A FLAGELAÇÃO	48. COMISSÁRIO, AJUDANTE
HOMENS ELES SÃO 32	NAVIO DE GUERRA 91	É ILEGAL 154	DO COMISSÁRIO E CHEFE
7. DESJEJUM, ALMOÇO	21. UMA DAS RAZÕES DE	36. A FLAGELAÇÃO É	DOS CORREIOS EM UM
E JANTAR 41	OS MARINHEIROS DE	DESNECESSÁRIA 158	NAVIO DE GUERRA 215
8. O CONTRASTE ENTRE	GUERRA GERALMENTE	37. UM “LONDON DOCK”	49. COMO OS RUMORES
SELVAGEE E MAD JACK 43	TEREM VIDA CURTA 94	ENVELHECIDO, DE	DE UMA GUERRA
9. SOBRE OS BOLSOS	22. DIA DE LAVAGEM E	QUALIDADE SUPERIOR,	FORAM RECEBIDOS
DA JAQUETA 48	LIMPEZA EM UM NAVIO	DIRETO DAS ADEGAS	PELA POPULAÇÃO
10. DOS BOLSOS AOS	DE GUERRA 97	DE NETUNO 163	DO <i>NEVERSINK</i> 217
LARÁPIOS 50	23. CENAS TEATRAIS EM UM	38. O CAPELÃO E A CAPELA EM	50. A BAÍA DE TODAS
11. A BUSCA DA POESIA NAS	NAVIO DE GUERRA 101	UM NAVIO DE GUERRA 165	AS BELEZAS 220
DIFICULDADES 52	24. INTRODUÇÃO AO	39. A FRAGATA NO	51. UM HOMEM “DA
12. O BOM OU MAU	CABO HORN 109	PORTO – OS BOTES –	RALÉ” PARTICIPA DE
TEMPERAMENTO DOS	25. DIAS DE CANÍCULA AO	A MAGNÍFICA RECEPÇÃO	UMA REUNIÃO COM O
MARINHEIROS DE	LARGO DO CABO HORN 113	DO COMODORO 169	COMODORO E O CAPITÃO
GUERRA, EM GRANDE	26. NA PASSAGEM DO CABO 117	40. ALGUMAS DAS	NO TOMBADILHO 223
MEDIDA ATRIBUÍDO A	27. ALGUMAS REFLEXÕES	CERIMÔNIAS	52. ALGUMAS PALAVRAS
	SUSCITADAS PELA	DESNECESSÁRIAS E	SOBRE OS ASPIRANTES 226

53. SOBRE COMO OS NAVEGADORES ESTÃO ESPECIALMENTE SUJEITOS À AÇÃO DO CLIMA E QUAIS SÃO SEUS EFEITOS NO CAPITÃO DE UM NAVIO DE GUERRA **232**
54. “A RALÉ” GANHA “LICENÇA” **235**
55. DOS ASPIRANTES QUE ENTRAM MUITO CEDO NA MARINHA **240**
56. IMPERADOR A BORDO DE UM NAVIO DE GUERRA **242**
57. O IMPERADOR PASSA “A RALÉ” EM REVISTA **247**
58. UM OFICIAL DO TOMBADILHO AO PÉ DO MASTRO **249**
59. UM BROCHE DE NAVIO DE GUERRA SEPARA DOIS IRMÃOS **251**
60. UM MARUJO DE GUERRA LEVA UM TIRO **254**
61. O CIRURGIÃO DA FROTA **256**
62. UMA JUNTA DE CIRURGIÕES DA MARINHA **260**
63. A OPERAÇÃO **263**
64. TROFÉUS DE UM NAVIO DE GUERRA **274**
65. UMA REGATA DE NAVIOS DE GUERRA **277**
66. DIVERSÃO EM UM NAVIO DE GUERRA **283**
67. JAQUETA BRANCA É ACUSADO AO PÉ DO MASTRO **286**
68. A FONTE DE UM NAVIO DE GUERRA E OUTRAS COISAS **291**
69. PRECES NOS CANHÕES **296**
70. REVISTA MENSAL EM VOLTA DO CABRESTANTE **300**
71. A GENEALOGIA DOS ARTIGOS DE GUERRA **305**
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.” **308**
73. JOGOS DE AZAR EM UM NAVIO DE GUERRA **314**
74. O CESTO DA GÁVEA DURANTE A NOITE **318**
75. “AFUNDAR, QUEIMAR, DESTRUIR.” **327**
76. AS ENXÁRCIAS **331**
77. O HOSPITAL EM UM NAVIO DE GUERRA **335**
78. TEMPO RUIM NO RANCHO **342**
79. COMO OS MARINHEIROS DE GUERRA MORREM NO MAR **344**
80. O ÚLTIMO PONTO **347**
81. COMO OS MARINHEIROS SÃO SEPULTADOS NO MAR **350**
82. O QUE RESTA DE UM MARINHEIRO DE GUERRA DEPOIS DE SEU SEPULTAMENTO NO MAR **351**
83. O COLÉGIO DE UM NAVIO DE GUERRA **352**
84. BARBEIROS DO NAVIO DE GUERRA **357**
85. O GRANDE MASSACRE DAS BARBAS **362**
86. OS REBELDES SÃO LEVADOS AO PÉ DO MASTRO **369**
87. O VELHO USHANT NO PORTALÓ **371**
88. FLAGELAÇÃO POR TODA A FROTA **376**
89. A SITUAÇÃO SOCIAL EM UM NAVIO DE GUERRA **380**
90. O RECRUTAMENTO DE HOMENS **383**
91. CLUBE DE FUMANTES EM UM NAVIO DE GUERRA, COM CENAS NO CONVÉS DE CANHÕES, JÁ PERTO DE CASA **394**
92. O FIM DA JAQUETA **400**
93. AMARRA E ÂNCORA PRONTAS PARA ATRACAR **404**
- FIM **407**
- POSFÁCIO **411**
Priscilla Allen
- MAPA **432**
- GLOSSÁRIO **435**

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.

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

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

1. 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, Lambert¹ ou Edson²: 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.

1 Daniel Lambert (1770-1809), natural de Leicester, chegou a pesar mais de 300 quilos. Exibia-se em público para ganhar dinheiro. [EXCETO MENÇÃO CONTRÁRIA, TODAS AS NOTAS SÃO DO TRADUTOR.]

2 Calvin Edson (1788-1832) era conhecido como “esqueleto vivo”. Embora medisse 1,62 metro, chegou a pesar 27 quilos e gozava de plena saúde. Foi exibido em alguns circos e shows de horrores.

O velho Brush³, 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 Avenel⁴!

2. 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 estive 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 contrames- tres, 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 portá-lo 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 *aspíras* 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 sacuíamos para cima e para baixo enquanto jantávamos.

3 Brocha. Melville nomeia muitos marinheiros de acordo com a função que desempenhavam a bordo ou com a personalidade de cada um.

4 Personagem do romance *The Monastery*, do escritor escocês Walter Scott (1771-1832), inspirado em Ondina, ser lendário que vive nos mares, rios e lagos.

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 pífaro, 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.

3. 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.⁵

5 Lorde George Gordon (1751-1793) foi um agitador político que em 1780 desencadeou uma série de motins em Londres para protestar contra a emancipação católica. Durante os protestos, a casa de William Murray, conhecido como lorde Mansfield (1705-1793), na época presidente do tribunal, foi incendiada.

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 mastro 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!*”⁶; 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 Bainbridge⁷ e carregam como amuletos pequenas lascas do *Old Ironsides*⁸, 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 faz bem à alma

6 “Ó, baía da Biscaia”, “Nesta cábreá flutuante jaz Tom Bowling, puro esqueleto” e “Deixe de soprar, tempestuoso Bóreas!”. Trechos de canções populares da época.

7 Stephen Decatur (1779-1820), Isaac Hull (1773-1843) e William Bainbridge (1774-1833), oficiais da Marinha dos Estados Unidos conhecidos por diversas vitórias em batalhas navais, em especial na Guerra Anglo-Americana, de 1812.

8 Nome pela qual ficou conhecida a fragata norte-americana *USS Constitution*, lançada ao mar em 1792 e ainda em atividade. Tornou-se lendária por ter afundado cinco navios da Marinha britânica durante a guerra de 1812.

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 amarinhadados 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 encerrados, 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 melodiosos 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 Setembro⁹; 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 Buxton¹⁰, 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

9 Período conturbado da Revolução Francesa, em 1792.

10 Jedediah Buxton (1707-1772), inglês famoso por ser extremamente hábil com cálculos matemáticos e por ter uma memória excepcional.

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.

4. 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, sobranceiras 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 embarços 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 mers 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 acolhedor. É balastrado 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, nutríamos 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 marinagem 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 bailléu, 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 candelças; 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.

11 Apelido dado pelos marinheiros aos navios de guerra dos Estados Unidos em referência a um antigo oficial que recrutava marinheiros de forma muito eficaz, mas sem nenhum escrúpulo. Com o tempo, passou a designar a rígida disciplina típica dos navios de guerra.

5. 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 avisado – um sujeito alto e chamativo, exibindo-se no tombadilho do desconhecido navio, supervisionando as saudações que nessas ocasiões são trocadas entre navios nacionais.

12 *Neversink*, “Nuncafunda”, foi o apelido dado por Melville à fragata *USS United States*, na qual ele percorreu os mares do Sul entre 1843 e 1844.

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 Vattel¹³?

Mas deve-se obedecer ao capitão Claret¹⁴. 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.

¹³ Emer de Vattel (1714-1767), jurista suíço cujas teorias foram importantes para o desenvolvimento do direito internacional.

¹⁴ O nome também faz referência ao tipo de vinho, clarete, e é uma alusão ao hábito de beber do capitão, descrito mais adiante.

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.

6. 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

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 Pelham¹⁵. 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

15 Protagonista do romance homônimo do escritor inglês Edward Bulwer-Lytton (1803-1873), publicado em 1828, sobre a trajetória de um jovem dândi.

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 Bridewell¹⁶, por ordem do comodoro.
ADOLPHUS DASHMAN, SEC. PRIV.

Foi uma nova revelação; pois eu supunha que o comodoro, de sua discricção 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.

16 *Bridewell* também significa “cárcere” ou “prisão”.

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 laçao 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 imortais¹⁷ são conhecidos por ter clemência, *eles* 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 marinho 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 cobertura. 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.

¹⁷ Referência aos deuses da mitologia greco-romana.

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.

¹⁸ Atrevido, ousado, impertinente.

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 cobertura ele reina supremo: espiona todas as manchas de gordura deixadas pelos diversos cozinheiros dos ranchos da marinagem e conduz os retardatários pelas escotilhas quando toda a tripulação é convocada. É indispensável que ele seja como um Vidocq¹⁹ na vigilância. É um oficial ingrato tanto quanto

¹⁹ François-Eugène Vidocq (1775-1857), ex-criminoso que fundou, na França, a Sûreté Nationale, polícia especializada em investigações criminais. É considerado o primeiro detetive particular da história e pai da criminologia moderna.