

H. Melville

**Jaqueta
Branca** ou

**O mundo
em um navio
de guerra**

**Tradução
Rogério Bettoni**

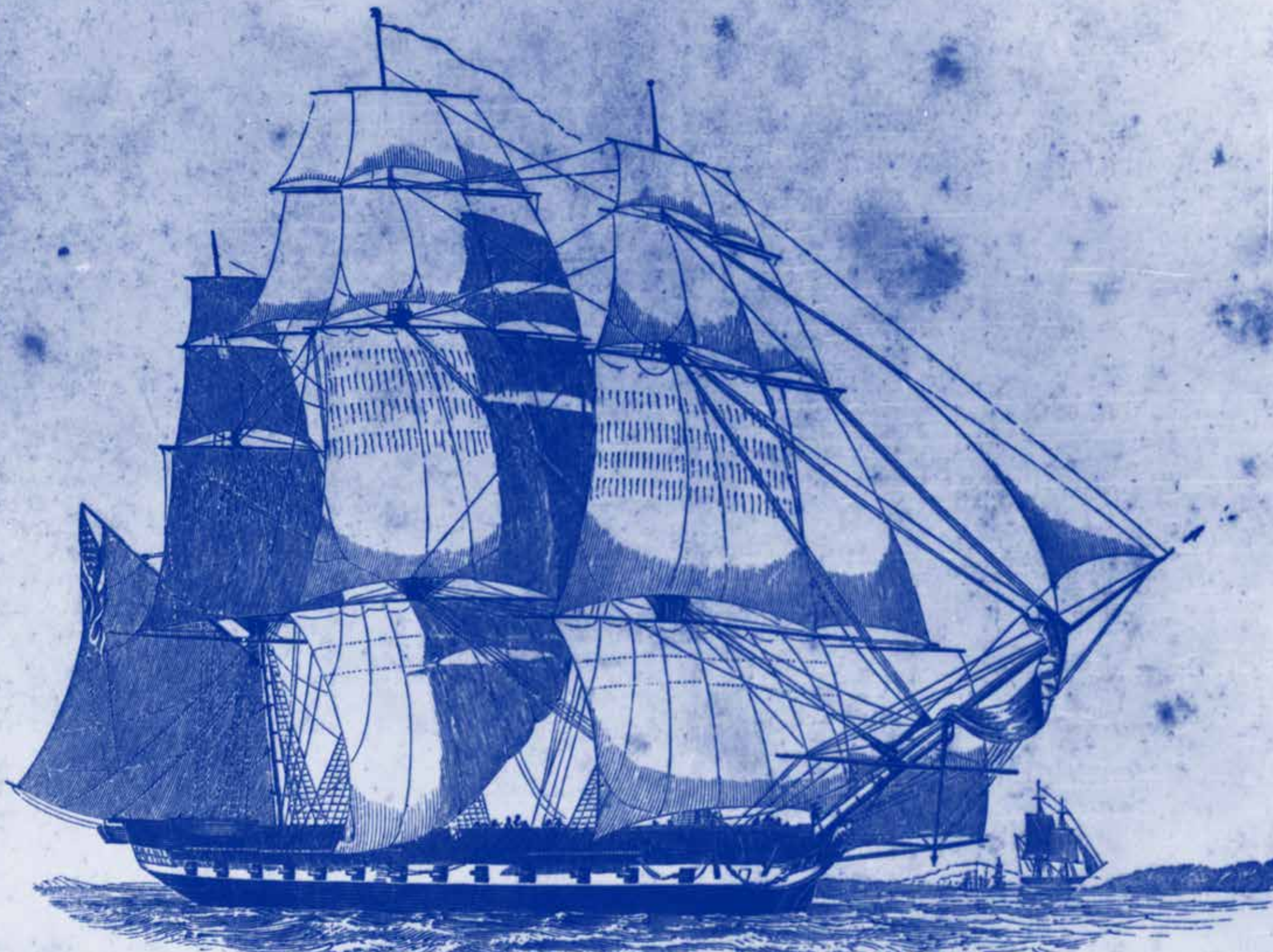
**Posfácio
Priscilla Allen**

CARAMBAIA

Sumário

09		Nota desta edição
13		Prefácio do autor
15	01	A jaqueta
17	02	Voltando para casa
19	03	Uma olhada nas principais classes em que se divide a tripulação de um navio de guerra
25	04	Jack Chase
30	05	Jack Chase no tombadilho peruano
33	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
42	07	Desjejum, almoço e jantar
45	08	O contraste entre Selvagee e Mad Jack
49	09	Sobre os bolsos da jaqueta
52	10	Dos bolsos aos larápios
54	11	A busca da poesia nas dificuldades
58	12	O bom ou mau temperamento dos marinheiros de guerra, em grande medida atribuído a seus postos e suas obrigações a bordo
64	13	Um eremita perdido na multidão de um navio de guerra
67	14	A seca em um navio de guerra
70	15	Um clube de carne salgada em um navio de guerra, com um aviso de expulsão
78	16	Treinamento geral em um navio de guerra
86	17	Arriar! Segundo, terceiro e quarto escaler, arriar!
89	18	Um navio de guerra compacto e pleno como uma noz
90	19	A jaqueta no alto
93	20	Como se dorme em um navio de guerra
96	21	Uma das razões de os marinheiros de guerra geralmente terem vida curta
99	22	Dia de lavagem e limpeza em um navio de guerra
103	23	Cenas teatrais em um navio de guerra
111	24	Introdução ao cabo Horn
115	25	Dias de canícula ao largo do cabo Horn
119	26	Na passagem do cabo
125	27	Algumas reflexões suscitadas pela contraordem de Mad Jack à ordem de seu superior
130	28	Distanciando-nos lentamente
133	29	A vigilância noturna
137	30	Uma olhadela pela portinhola nas partes subterrâneas de um navio de guerra

141	31	O oficial de artilharia sob as escotilhas			
146	32	Um prato de <i>dunderfunk</i>			
148	33	A flagelação			
153	34	Alguns dos efeitos nocivos da flagelação			
158	35	A flagelação é ilegal			
163	36	A flagelação é desnecessária			
168	37	Um "London Dock" envelhecido, de qualidade superior, direto das adegas de Netuno			
170	38	O capelão e a capela em um navio de guerra			
174	39	A fragata no porto · Os botes · A magnífica recepção do comodoro			
180	40	Algumas das cerimônias desnecessárias e injuriosas em um navio de guerra			
182	41	A biblioteca de um navio de guerra			
185	42	Matando o tempo em um navio de guerra aportado			
192	43	Contrabando em um navio de guerra			
198	44	Um funcionário corrupto em um navio de guerra			
209	45	A publicação de poesia em um navio de guerra			
211	46	O comodoro na popa e alguém da "ralé" nas mãos do cirurgião			
216	47	Um leilão em um navio de guerra			
222	48	Comissário, ajudante do comissário e chefe dos correios em um navio de guerra			
225	49	Como os rumores de uma guerra foram recebidos pela população do <i>Neversink</i>			
228	50	A Baía de Todas as Belezas			
231	51	Um homem "da ralé" participa de uma reunião com o comodoro e o capitão no tombadilho			
234	52	Algumas palavras sobre os aspirantes			
241	53	Sobre como os navegadores estão especialmente sujeitos à ação do clima e quais são seus efeitos no capitão de um navio de guerra			
244	54	"A ralé" ganha "licença"			
249	55	Dos aspirantes que entram muito cedo na Marinha			
251	56	Imperador a bordo de um navio de guerra			
255	57	O imperador passa "a ralé" em revista			
257	58	Um oficial do tombadilho ao pé do mastro			
259	59	Um broche de navio de guerra separa dois irmãos			
262	60	Um marujo de guerra leva um tiro			
264	61	O cirurgião da frota			
269	62	Uma junta de cirurgiões da Marinha			
272	63	A operação			
284	64	Troféus de um navio de guerra			
286	65	Uma regata de navios de guerra			
292	66	Diversão em um navio de guerra			
295	67	Jaqueta Branca é acusado ao pé do mastro			
			300	68	A fonte de um navio de guerra e outras coisas
			306	69	Preces nos canhões
			311	70	Revista mensal em volta do cabrestante
			316	71	A genealogia dos Artigos de Guerra
			319	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."
			325	73	Jogos de azar em um navio de guerra
			329	74	O cesto da gávea durante a noite
			337	75	"Afundar, queimar, destruir."
			342	76	As enxárcias
			345	77	O hospital em um navio de guerra
			351	78	Tempo ruim no rancho
			353	79	Como os marinheiros de guerra morrem no mar
			356	80	O último ponto
			359	81	Como os marinheiros são sepultados no mar
			360	82	O que resta de um marinheiro de guerra depois de seu sepultamento no mar
			361	83	O colégio de um navio de guerra
			366	84	Barbeiros do navio de guerra
			372	85	O grande massacre das barbas
			379	86	Os rebeldes são levados ao pé do mastro
			381	87	O velho Ushant no portaló
			386	88	Flagelação por toda a frota
			390	89	A situação social em um navio de guerra
			394	90	O recrutamento de homens
			405	91	Clube de fumantes em um navio de guerra, com cenas no convés de canhões, já perto de casa
			411	92	O fim da jaqueta
			415	93	Amarra e âncora prontas para atracar
			418		Fim
			421		Posfácio, por Priscilla Allen
			447		Mapa
			449		Glossário



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 baleceiros 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 agora, 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 *Never sink*. 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

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.

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! §

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.

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.

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, tal era 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, dos velhos olmos arqueados, da colina onde cabriolávamos e dos 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. §

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, desaparecendo 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 bulk 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 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.

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.

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 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 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, tafeiros, 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 imprevisíveis 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 coar 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. §

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

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!