

NÓ CORAÇÃO

A história real que inspirou o Moby Dick de Melville

DO MAR

NATHANIEL PHILBRICK



COMPANHIA DAS LETRAS

DADOS DE COPYRIGHT

Sobre a obra:

A presente obra é disponibilizada pela equipe [Le Livros](#) e seus diversos parceiros, com o objetivo de oferecer conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura.

É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

Sobre nós:

O [Le Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: [LeLivros.site](#) ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados [neste link](#)

"Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não mais lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade poderá enfim evoluir a um novo nível."



NATHANIEL PHILBRICK

No coração do mar

*A história real que inspirou o Moby Dick
de Melville*

Tradução

Rubens Figueiredo



Para Melissa

E na grandeza da tua excelência, derrubaste os que se levantaram contra ti: enviaste o teu furor, que os consumiu como palha. E, ao sopro de tuas narinas, as águas se uniram, as correntes se ergueram e se amontoaram, e os abismos se coagularam no coração do mar.

Êxodo 15:7-8

*Este é o fim do caminho da baleia, e da baleia
Que vomitou os ossos de Nantucket no mar agitado...
Este é o fim da corrida sobre as ondas;
Somos derramados como água. Quem fará dançar
O senhor dos Leviatãs, açoitado pelos mastros,
No seu cemitério de quakers, em suas sepulturas sem lápides?*

Robert Lowell,
“The Quaker Graveyard in Nantucket”

Sumário

Prefácio — 23 de fevereiro de 1821

Tripulação do *Essex*

1. Nantucket
2. Carenagem
3. Primeiro sangue
4. As borras do fogo
5. O ataque
6. O plano
7. No mar
8. Concentração
9. A ilha
10. O murmúrio da privação
11. Jogos de azar
12. Na sombra da águia
13. Volta ao lar
14. Conseqüências

Epílogo — Ossos

Notas

Bibliografia

Agradecimentos

Prefácio

23 de fevereiro de 1821

Como um enorme pássaro predador, o baleeiro avançava preguiçosamente ao largo da costa ocidental da América do Sul, ziguezagueando através de um mar de óleo vivo. Pois assim era o oceano Pacífico em 1821, um vasto campo habitado por depósitos de óleo providos de sangue quente e conhecidos pelo nome de cachalotes.

Recolher cachalotes — as maiores baleias com dentes que existem — não era uma tarefa fácil. Seis homens deixavam o navio em um bote, remavam em direção à sua presa, a golpeavam com um arpão e depois tentavam matá-la com uma lança. A criatura de sessenta toneladas poderia destruir a baleeira com um único golpe de sua cauda, atirando os homens na água gelada do oceano, muitas vezes a milhas de distância do navio.

A seguir, vinha a tarefa prodigiosa de transformar uma baleia morta em óleo: arrancar sua capa de gordura, retalhar e ferver, até obter o óleo de alta qualidade que iluminava as ruas e lubrificava as máquinas da era industrial. O fato de tudo isso ser feito no ilimitado oceano Pacífico significava que os pescadores de baleias do início do século XIX não eram apenas caçadores do mar e operários de indústria, mas também exploradores, que avançavam cada vez mais longe em uma região inóspita e mal provida de mapas, mais extensa do que todas as massas de terra do mundo somadas.

Durante mais de um século, o centro dessa indústria mundial de óleo foi uma ilhazinha chamada Nantucket, a 24 milhas da costa, ao sul da Nova Inglaterra. Um dos paradoxos característicos dos pescadores de baleia de Nantucket era que muitos deles eram quakers, uma seita religiosa estoicamente devotada ao pacifismo, pelo menos quando se tratava da espécie humana. Combinando um autocontrole severo com um sentimento quase sagrado de missão, esses eram os homens que Herman Melville chamaria de “quakers com desejo de vingança”.

Um baleeiro de Nantucket, chamado *Dauphin*, navegava mar acima ao largo da

costa chilena, após alguns meses do que viria a ser uma viagem de três anos. Na manhã do dia 23 de fevereiro de 1821, o vigia avistou algo incomum — um barco, implausivelmente pequeno para navegar em mar aberto, que subia e descia nas ondulações do mar. O capitão do navio, Zimri Coffin, de 37 anos, apontou sua luneta na direção da misteriosa embarcação com uma ardente curiosidade.

Logo percebeu que era uma baleeira — tinha as duas pontas da quilha iguais e cerca de 7,5 metros de comprimento —, mas uma baleeira diferente de todas que já vira. As laterais do bote tinham sido aumentadas para cima em uns quinze centímetros. Dois mastros improvisados tinham sido aparelhados, transformando o barco a remo em uma escuna rudimentar. As velas — endurecidas pelo sal e alvejadas pelo sol — obviamente haviam impellido o bote por muitas e muitas milhas. Coffin não conseguia ver ninguém no leme. Voltou-se para o homem no timão do *Dauphin* e ordenou:

— Virar o leme para aproximação.

Sob o olhar atento de Coffin, o timoneiro conduziu o navio o mais próximo possível da embarcação perdida. Muito embora o impulso do navio os tenha feito passar ligeiro pelo bote, os poucos segundos em que o baleeiro assomou acima do bote abandonado apresentaram uma imagem que permaneceria na memória da tripulação pelo resto de suas vidas.

Primeiro, viram ossos — ossos humanos — espalhados pelas bancadas e pelo chão, como se a baleeira fosse a toca, em alto-mar, de alguma fera devoradora de homens. Em seguida, viram os dois homens. Estavam encolhidos nas extremidades opostas do barco, a pele coberta de chagas, os olhos salientes nas cavidades de seus rostos descarnados, a barba convertida em uma pasta pelo sal e pelo sangue. Chupavam o tutano dos ossos dos companheiros de bordo mortos.

Em vez de cumprimentar seus salvadores com sorrisos de alívio, os sobreviventes — delirantes demais para poderem falar, em virtude da sede e da fome — se mostraram desorientados e até assustados. Precavidos, agarraram os ossos lascados e roídos com um ardor desesperado, quase selvagem, recusando-se a abrir mão deles, como dois cães famintos no fundo do fosso de uma armadilha.

Mais tarde, depois que os sobreviventes receberam água e comida (e por fim abandonaram os ossos), um deles encontrou forças para contar a história. Era um relato feito dos piores pesadelos de um baleeiro: estar em um bote, distante da terra, sem nada para comer ou beber, e — talvez, o pior de tudo — à mercê de uma baleia com a astúcia e o espírito vingativo de um ser humano.

Muito embora hoje em dia seja pouco lembrado, o naufrágio do baleeiro *Essex*, provocado por um cachalote enfurecido, foi um dos desastres marítimos mais

famosos do século XIX. Quase todas as crianças nos Estados Unidos liam a respeito na escola. Foi o acontecimento que inspirou a cena culminante do romance *Moby Dick*, de Herman Melville.

Mas o momento em que o romance de Melville termina — o naufrágio do navio — foi apenas o início da história do verdadeiro desastre do *Essex*. O naufrágio pareceu assinalar o princípio de uma espécie de experiência de laboratório tenebrosa, cujo único propósito era avaliar até que ponto o animal humano conseguiria sustentar sua batalha contra o mar selvagem. Dos vinte homens que escaparam do navio massacrado pela baleia, apenas oito sobreviveram. Os dois homens resgatados pelo *Dauphin* haviam navegado quase 4500 milhas náuticas através do Pacífico — pelo menos quinhentas milhas a mais do que a épica viagem do capitão William Bligh, em um bote, após ser abandonado pelos amotinados do navio *Bounty*, e uma distância mais de cinco vezes maior do que a igualmente famosa travessia de sir Ernest Shackleton para a ilha Geórgia do Sul.

Durante quase 180 anos, a maior parte do que se sabia acerca dessa calamidade provinha das 128 páginas da *Narrative of the Wreck of the Whaleship Essex* [Narrativa do naufrágio do baleeiro *Essex*], escrita por Owen Chase, o primeiro imediato do navio. Existiam relatos fragmentários de outros sobreviventes, mas a estes faltavam a autoridade e a abrangência da narrativa de Owen, que foi redigida e publicada com a ajuda de um escritor anônimo, apenas nove meses após o resgate do primeiro imediato. Mais tarde, por volta de 1960, foi encontrado um velho caderno de anotações no sótão de uma residência em Penn Yan, Nova York. Somente vinte anos depois, em 1980, quando o caderno chegou às mãos do especialista em pesca de baleia Edouard Stackpole, ficou claro que o seu dono original, Thomas Nickerson, tinha sido o camareiro do *Essex*. Em uma fase posterior da vida, Nickerson — na época proprietário de uma pousada em Nantucket — foi incentivado a escrever um relato do desastre por insistência de um escritor profissional chamado Leon Lewis, que pode ter sido um dos hóspedes da pousada de Nickerson. Este enviou a Lewis o caderno que continha o único rascunho do relato de 1876. Por algum motivo, Lewis nunca preparou o manuscrito para publicação e, por fim, deu o caderno para um vizinho, que morreu ainda de posse dele. O relato de Nickerson foi, afinal, publicado em forma de monografia, com tiragem limitada, pela Associação Histórica de Nantucket, em 1984.

Quanto à qualidade literária, a narrativa de Nickerson não pode comparar-se com o relato esmerado de Chase. Desordenado e tortuoso, o manuscrito de Nickerson é a obra de um amador, mas um amador que estava *lá*, no timão do *Essex*, quando foi abalroado pela baleia. Aos catorze anos, Nickerson era o membro mais novo da tripulação, e seu relato persiste como o testemunho de um garoto atento, em via de se tornar adulto, um menino órfão (ele perdera pai e mãe antes dos dois anos de idade) em busca de um lar. Tinha 71 anos quando, enfim, pôs sua história no papel, mas Thomas Nickerson pôde se voltar para aquele tempo remoto

como se tudo tivesse acontecido na véspera, e sua memória se amparou em informações obtidas em conversas com outros sobreviventes. No relato que Nickerson redigiu, Chase recebe a parte que lhe é devida, mas pela primeira vez a sua versão dos fatos é desafiada pela do camareiro, cujo testemunho pode agora ser ouvido, 180 anos depois do naufrágio do *Essex*.

Quando eu era criança, meu pai, Thomas Philbrick, professor de inglês na Universidade de Pittsburgh e autor de vários livros sobre a ficção marítima americana, muitas vezes punha a mim e a meu irmão para dormir com a história da baleia que atacou o navio. Meu tio, o falecido Charles Philbrick, ganhador do prêmio de poesia Wallace Stevens de 1958, escreveu um poema de quinhentos versos sobre o *Essex*, “Um tormento do passado”, publicado postumamente em 1976. O poema evocava com vigor aquilo que ele denominou “um passado que esquecemos e que precisamos conhecer”. Dez anos depois, em 1986, calhou de minha esposa, meus dois filhos e eu virmos morar no porto de origem do navio *Essex*, a ilha de Nantucket.

Logo descobri que Owen Chase, Herman Melville, Thomas Nickerson e o tio Charlie não tinham sido os únicos a escrever sobre o *Essex*. Houve um importante historiador de Nantucket, Edouard Stackpole, que morreu em 1993, na exata ocasião em que a minha pesquisa estava começando. Houve Thomas Heffernan, autor de *Stove by a Whale: Owen Chase and the Essex* [Destruído por uma baleia: Owen Chase e o *Essex*] (1981), um indispensável trabalho de pesquisa acadêmica concluído pouco antes da descoberta do manuscrito de Nickerson. Por fim, houve o empolgante romance de Henry Carlisle, *The Jonah Man* [O homem que era Jonas] (1984), que conta a história do *Essex* do ponto de vista do capitão do navio, George Pollard.

Mesmo depois de ler esses relatos sobre o desastre, eu quis conhecer mais. Desejava saber por que a baleia havia agido daquele modo; como a fome e a desidratação haviam afetado a razão dos homens; o que, afinal, havia acontecido lá? Mergulhei nas experiências documentadas de outros pescadores de baleias daquele tempo; li acerca de canibalismo, sobrevivência no mar, a psicologia e a fisiologia da fome, navegação, oceanografia, o comportamento dos cachalotes, a construção de navios — tudo o que me pudesse ajudar a compreender melhor o que aqueles homens experimentaram no bravio e indemente oceano Pacífico.

Vim a entender que a desgraça do *Essex* proporcionara a Melville muito mais do que um final para um dos maiores romances americanos já escritos. Salientava as mesmas questões de classe, raça, liderança e relacionamento do homem com a natureza com que Melville se ocupou ao longo de todas as páginas de *Moby Dick*. Forneceu também a Melville um lugar arquetípico, embora real, para iniciar a viagem do *Pequod*: uma ilhazinha que, no passado, chamara a atenção do mundo.

Incansavelmente ávida de riquezas, tecnologicamente avançada, provida de um sentimento religioso quanto ao seu próprio destino, a ilha de Nantucket era, em 1821, aquilo que os Estados Unidos viriam a se tornar mais tarde. Ninguém sonhava que em pouco mais de uma geração a ilha iria soçobrar — arruinada, como o *Essex*, por uma associação demasiado estreita com a baleia.

Tripulação do *Essex*

CAPITÃO

George Pollard, Jr.

PRIMEIRO IMEDIATO

Owen Chase

SEGUNDO IMEDIATO

Matthew Joy

ARPOADORES

Benjamin Lawrence — Obed Hendricks — Thomas Chappel

COMISSÁRIO

William Bond

MARINHEIROS

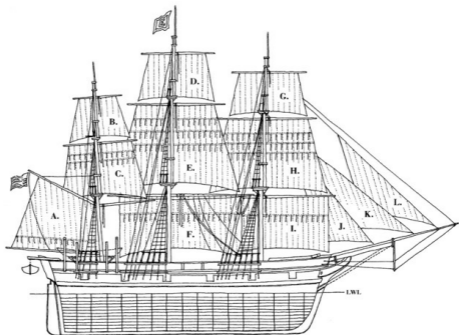
*Owen Coffin — Isaac Cole — Henry DeWitt — Richard Peterson Charles Ramsdell —
Barzillai Ray — Samuel Reed*

*Isaiah Sheppard — Charles Shorter — Lawson Thomas
Seth Weeks — Joseph West — William Wright*

CAMAREIRO

Thomas Nickerson

ESQUEMA DAS VELAS DO BALEEIRO ESSEX



A. vela E. vela I.
de mezena mestra traquete

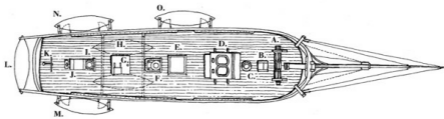
B. vela F. vela J. vela
de mezena grande de estai
do joanete

C. vela G. vela K.

*alta dede joanete bujarrona
mezena de proa*

*D. vela H. vela
de joanete mestra de L. giba
grande proa*

ESQUEMA DO TOMBADILHO DO BALEEIRO ESSEX



A. molinete grande
F. mastro
K. timão

B.
escada

para
castelo

de proa

e

bombas

G.
cozinha

L.
baleeira
sobressalente

C.

H. bote

*mastro sobressalente M. boi
de preso a um de estibordo
traquete cavalete
ou de elevado
proa*

*D. I. mastro N. boi
caldeiras de mezena de bombora*

*E. J. escada O. boi
escotilha da popa do poço a
principal da popa navio*

1. Nantucket

Foi, lembrou-se ele tempos depois, “o momento mais agradável da minha vida” — o momento em que pela primeira vez pisou a bordo do baleeiro *Essex*. Tinha catorze anos, nariz grande, um rosto sincero e ansioso e, como todos os meninos de Nantucket, havia aprendido a “idolstrar a imagem de um navio”. O *Essex* podia não parecer grande coisa, despojado de seu cordame e acorrentado ao ancoradouro, mas para Thomas Nickerson representava sua grande oportunidade na vida. Enfim, após o que parecera uma espera interminável, ele ia partir para o mar.

O sol quente de julho caía de chapa sobre as velhas pranchas de madeira do navio embebidas de óleo, tornando a temperatura lá embaixo infernal, mas Nickerson explorou todas as fissuras do navio, desde o altar de tijolos para ferver a caldeira de óleo que montavam no convés até os abismos sem luz alguma, no porão vazio. Entre um e outro, havia um mundo rangente e dividido em compartimentos, uma coisa viva, feita de carvalho e pinho, que recendia a óleo, sangue, sumo de tabaco, sal, mofo, piche e fumaça. “Por mais negro e feio que fosse o navio”, escreveu Nickerson, “eu não o trocaria nem por um palácio.”

Em julho de 1819, o *Essex* fazia parte de uma frota de mais de setenta baleeiros cujo porto era Nantucket e que navegavam nos oceanos Atlântico e Pacífico. Como os preços do óleo de baleia não paravam de subir e o resto da economia mundial se achava em uma profunda depressão, a vila de Nantucket estava a caminho de se tornar uma das cidades mais ricas dos Estados Unidos.

A comunidade de cerca de 7 mil pessoas habitava a encosta de um adiver suave, apinhada de casas e encimada por moinhos de vento e pelas torres de uma igreja. Parecia, comentavam alguns, o elegante e bem estabelecido porto de Salem — um

elogio formidável para uma ilha no oceano Atlântico a mais de vinte milhas do litoral, abaixo do cabo Cod. Mas se a cidade, no alto do seu morro, irradiava um aspecto quase etéreo de paz, a zona portuária, mais abaixo, fervilhava de atividade. Brotando do meio das galerias onde se fabricavam cordas e dos armazéns compridos e baixos, quatro sólidos embarcadouros se projetavam mais de cem metros dentro da enseada. Acorrentados aos embarcadouros ou ancorados na enseada, havia, como era bem típico, quinze ou vinte baleeiros junto com diversos outros barcos menores, sobretudo chalupas e escunas, que traziam e levavam mercadorias. Todos os embarcadouros — um labirinto de âncoras, caldeiras, vergas e pipas de óleo — viviam apinhados de marinheiros, estivadores e artesãos. Carroças de duas rodas, puxadas por cavalos, conhecidas por “caleches”, iam e vinham sem parar.

Já era uma cena familiar para Thomas Nickerson. As crianças de Nantucket, desde longa data, usavam a zona portuária como parque de recreação. Remavam baleeiras abandonadas para cima e para baixo nas águas da enseada e trepavam pelo cordame dos navios. Para gente de fora da ilha, ficava claro que essas crianças constituíam uma “classe invulgar de jovens, habituados a se considerar marinheiros predestinados [...]”. Galgavam as enfrechaduras como macacos — garotos de dez ou doze anos — e se deitavam no lais de verga com a maior naturalidade do mundo”. O *Essex* talvez fosse o primeiro navio de Nickerson, mas ele vinha se preparando para essa viagem por quase toda a sua vida.

Ele não ia sozinho. Seus amigos Barzillai Ray, Owen Coffin e Charles Ramsdell, todos entre os quinze e os dezoito anos de idade, também iam partir no *Essex*. Owen Coffin era primo do novo capitão do *Essex* e provavelmente encaminhou seus três amigos para o navio sob o comando do seu parente. Nickerson era o mais novo do grupo.

O *Essex* era um navio velho, com 26,5 metros de comprimento e capacidade para deslocar 238 toneladas, um navio um tanto pequeno, mas gozava em Nantucket da reputação de ser um barco de sorte. Nos quinze anos anteriores, ele trouxera bons lucros a seus proprietários quakers, retornando regularmente, a intervalos de dois anos, com óleo bastante para torná-los ricos. Daniel Russel, seu capitão anterior, obtivera sucesso suficiente, no decorrer de quatro viagens, para ganhar o comando de um navio novo e maior, o *Aurora*. A promoção de Russel permitiu ao ex-primeiro imediato, George Pollard Jr., assumir o comando do *Essex*, e a um dos arpoadores (ou picadores), Owen Chase, passar a primeiro imediato. Três outros membros da tripulação foram promovidos ao grau de arpoadores. Não apenas um navio de sorte, mas, aparentemente, também um navio feliz, o *Essex* era, segundo Nickerson, “no conjunto, um navio mais do que conveniente”.

Visto que Nantucket, a exemplo de qualquer cidade marítima da época, era uma comunidade obcecada por presságios e sinais, essa reputação pesava bastante. No

entanto, entre os homens dos embarcadouros corriam boatos de que, no início de julho, ocasião em que o *Essex* sofria reparos e era aparelhado, um cometa havia surgido no céu noturno.

Nantucket era uma cidade que vivia nos seus telhados. Quase todas as casas, com suas telhas de madeira pintadas de vermelho ou deixadas ao relento para ficarem cinzentas, tinham um terraço, instalado no telhado, conhecido pelo nome de passeio. Embora sua utilidade principal fosse permitir que se apagasse mais facilmente o fogo na lareira com baldes de areia, o passeio era também um lugar excelente para vigiar o mar com uma luneta, procurar ao longe as velas dos navios de regresso. À noite, as lunetas de Nantucket muitas vezes estavam voltadas para o firmamento e, em julho de 1819, os ilhéus observavam o noroeste do céu. O comerciante quaker Obed Macy, que registrava escrupulosamente aquilo que denominava “os acontecimentos mais extraordinários” na vida da ilha, observava o céu noturno da sua casa, na rua Pleasant. “O cometa (que se mostra bem claro à noite) é considerado muito grande em virtude da sua cauda invulgarmente comprida”, escreveu ele, “que se estende para cima, em oposição ao Sol, em um sentido praticamente perpendicular, e se alça na direção leste, quase apontando para a estrela polar.”

Desde os tempos mais antigos, o aparecimento de um cometa era interpretado como um sinal de que algo fora do comum estava prestes a ocorrer. O *New Bedford Mercury*, jornal lido pelos habitantes de Nantucket na falta de um periódico local, comentou: “De fato, o surgimento desses visitantes excêntricos sempre precederam algum acontecimento singular”. Mas Macy resistia a essas conjecturas: “Deixamos o raciocínio filosófico para os cientistas da comunidade, todavia está fora de dúvida que mesmo os mais doutos dispõem de pouquíssimo conhecimento incontestável na área da cometologia”.

Nos embarcadouros e nos escritórios das companhias de navegação, especulava-se muito, e não só a respeito do cometa. Durante a primavera e o verão inteiros, ao longo de toda a costa da Nova Inglaterra, houve visões daquilo que o *Mercury* denominou “um animal marinho espantoso” — uma serpente com olhos negros, como os de um cavalo, e um corpo de quinze metros semelhante a uma feira de tonéis que flutuam na água. Qualquer marinheiro, sobretudo quando jovem e impressionável, como era Thomas Nickerson, deve ter parado para se perguntar, ainda que só por um instante, se aquela era mesmo a melhor hora para partir em uma viagem além do cabo Horn.

Os habitantes de Nantucket tinham bons motivos para ser supersticiosos. Suas vidas eram governadas por uma força de apavorante imprevisibilidade — o mar. Em razão de uma rede de baixios em constante deslocamento, incluindo a barra de Nantucket, situada logo depois da boca da enseada, o simples ato de sair da ilha e

voltar era uma lição de arte náutica muitas vezes angustiante e, em certos casos, catastrófica. Sobretudo no inverno, quando as tempestades eram violentíssimas, ocorriam naufrágios quase todas as semanas. Enterrados pela ilha estavam os cadáveres de marinheiros anônimos que vieram dar às suas costas, batidas pelo mar. Nantucket, palavra que significa “terra distante” na língua dos habitantes originais da ilha, os wampanoag, não era mais do que uma elevação de areia sob a inexorável ação erosiva do oceano, e todos os seus residentes, ainda que jamais tivessem deixado a ilha, estavam plenamente conscientes da natureza desumana do mar.

Os colonizadores ingleses de Nantucket, que começaram a chegar em 1659, eram bastante ciosos dos perigos do mar. Esperavam se sustentar não como pescadores, mas como fazendeiros e criadores de ovelhas naquela meia-lua abundante de capim, salpicada de lagoas e sem nenhum lobo. Porém, quando o tamanho cada vez maior dos rebanhos, combinado com o número crescente de fazendas, ameaçou transformar a ilha em um descampado varrido pelos ventos, os habitantes de Nantucket inevitavelmente se voltaram para o mar.

Todo outono, centenas de “baleias verdadeiras” apareciam no sul da ilha e permaneciam ali até o início da primavera. Batizadas com esse nome porque eram “as baleias próprias para serem mortas”, elas vinham pastar nas águas de Nantucket à semelhança de um rebanho marítimo, coando a superfície do oceano, rica em nutrientes, através das placas das espessas barbatanas em suas bocas, a sorrir perpetuamente. Enquanto os colonizadores ingleses no cabo Cod e na parte oriental de Long Island já vinham caçando essas baleias havia décadas, ninguém em Nantucket tinha coragem de persegui-las em botes. Em vez disso, deixavam a tarefa de recolher as que encalhavam nas praias (conhecidas como “baleias à deriva”) por conta dos wampanoag.

Por volta de 1690, um grupo de habitantes de Nantucket se achava no alto de um monte observando o oceano enquanto algumas baleias esguichavam água e brincavam umas com as outras. Um dos observadores balançou a cabeça na direção das baleias e do oceano, mais além.

— Lá — disse ele — está o pasto verde onde nossos filhos e netos irão buscar o seu sustento.

Para cumprir essa profecia, um natural de cabo Cod chamado Ichabod Paddock foi, pouco depois disso, persuadido a cruzar o estreito de Nantucket para instruir os ilhéus na arte de matar baleias.

Seus primeiros barcos tinham apenas sete metros de comprimento e eles os lançavam ao mar das praias ao longo do litoral sul da ilha. Normalmente, a tripulação de uma baleeira compreendia cinco remadores wampanoag e um único branco de Nantucket, no leme. Depois de matar a baleia, a rebocavam para a praia, onde retiravam a capa de gordura e a ferviam para extrair o óleo. No início do

século XVIII, os ingleses de Nantucket haviam instituído um sistema de endividamento pago com trabalho servil, o que lhes assegurava um suprimento constante de mão-de-obra wampanoag. Sem os nativos — que eram em número muito superior à população branca de Nantucket ainda em 1720 — a ilha jamais haveria se tornado um porto de navios baleeiros tão próspero quanto veio a ser.

No ano de 1712, um certo capitão Hussey, que navegava em seu barco pequeno à caça de baleias verdadeiras ao largo do litoral sul de Nantucket, foi arrastado para longe, no mar, por um feroz vendaval que vinha do norte. Muitas milhas mar adentro, ele avistou diversas baleias de um tipo que nunca vira antes. Ao contrário do esguicho vertical de uma baleia verdadeira, o esguicho daquelas traçava um arco para a frente. A despeito dos fortes ventos e do mar bravio, Hussey conseguiu arpoar e matar uma dessas baleias, e o sangue e o óleo dela aplacaram as ondas de um modo quase bíblico. Essa criatura, conduziu Hussey rapidamente, era um cachalote, uma baleia como a que o mar havia lançado à praia na costa sul da ilha alguns anos antes. Não só o óleo extraído da capa de gordura do cachalote era muito superior ao da baleia verdadeira, proporcionando uma luz mais brilhante e com menos fumaça, como também sua cabeça de formato quadrado continha um vasto reservatório de um óleo ainda melhor, chamado “espermacete”, que se podia simplesmente guardar em barris. (Sua semelhança com o líquido seminal deu origem ao nome espermacete.) O cachalote podia ser mais veloz e mais agressivo do que a baleia verdadeira, mas trazia uma riqueza muito maior. Sem nenhum outro meio de sobrevivência, os habitantes de Nantucket se dedicaram única e exclusivamente à caça do cachalote e logo deixaram para trás seus rivais na pesca da baleia, tanto no continente quanto em Long Island.

Em 1760, os habitantes de Nantucket haviam praticamente dizimado a população de baleias local. Mas isso não tinha importância — nessa altura, eles haviam ampliado suas chalupas baleeiras e as equiparam com fornalhas de tijolos, capazes de fabricar óleo de baleia em pleno oceano. Portanto, uma vez que não era mais preciso retornar ao porto para descarregar a volumosa capa de gordura, sua frota tinha um alcance muito mais vasto. Quando eclodiu a Revolução Americana, os habitantes de Nantucket haviam chegado à beira do Círculo Ártico, à costa oeste da África, à costa leste da América do Sul e até as ilhas Falkland, no extremo sul.

Em um discurso diante do parlamento em 1775, o político inglês Edmund Burke considerou os habitantes da ilha os líderes de uma nova raça americana — um “povo recente” cujo êxito na pesca da baleia havia ultrapassado a capacidade de toda a Europa somada. Vivendo em uma ilha quase tão distante do continente quanto a Inglaterra em relação à França, os habitantes de Nantucket formaram de si mesmos uma idéia bem inglesa de um povo diferente e superior, os cidadãos privilegiados daquilo que Ralph Waldo Emerson denominou a “Nação de Nantucket”.

A revolução e a guerra de 1812, quando a Marinha inglesa saqueou os navios ao

largo, foram desastrosas para a pesca da baleia. Felizmente os habitantes de Nantucket possuíam capital bastante e uma habilidade inata nos negócios baleeiros para conseguir sobreviver a esses contratemplos. Em 1819, Nantucket já estava a caminho de poder reivindicar sua glória anterior e até mesmo superá-la, uma vez que os pescadores de baleia se aventuravam agora até o oceano Pacífico. Porém a ascensão da pesca de cachalotes no Pacífico teve um efeito colateral lastimável. As viagens, que antes duravam cerca de nove meses, tornaram-se então jornadas de dois ou três anos. Nunca antes o afastamento entre os baleeiros de Nantucket e sua gente fora tão longo. Já iam longe os dias em que os habitantes da ilha podiam observar da praia enquanto os homens e meninos de Nantucket perseguiram uma baleia. Agora, Nantucket era a capital mundial da pesca da baleia, mas não eram poucos os ilhéus que nunca tinham visto um desses animais.

No verão de 1819, as pessoas ainda falavam do tempo em que, nove anos antes, um pequeno grupo de baleias verdadeiras havia sido avistado ao norte da ilha. Baleeiras foram rapidamente lançadas ao mar. Uma multidão se aglomerou na praia para observar, fascinada, enquanto duas baleias eram mortas e rebocadas para a enseada. Para o povo de Nantucket, foi uma epifania. Enfim, ali estavam duas das criaturas de que eles tanto tinham ouvido falar, criaturas das quais dependia o seu sustento. Uma das baleias foi puxada para cima do embarcadouro e, antes de o dia acabar, milhares de pessoas — incluindo, talvez, um menino de cinco anos chamado Thomas Nickerson — tinham ido ver o animal. Pode-se muito bem imaginar a curiosidade dos habitantes de Nantucket enquanto contemplavam a criatura gigantesca, apalpavam e cutucavam, dizendo consigo mesmos: “Então é isto”.

Nantucket criara um sistema econômico que não dependia mais dos recursos naturais da ilha. O solo da ilha já se exaurira havia muito tempo em virtude de uma atividade agrícola excessiva. A grande população wampanoag de Nantucket se reduzira, por causa de epidemias, a um pequeno grupo de pessoas, o que obrigava os donos de navios a procurar homens no continente para completar suas tripulações. As baleias haviam desaparecido quase completamente das águas locais. E, com tudo isso, os habitantes de Nantucket prosperavam. Conforme observou um visitante, a ilha se tornara um “banco de areia estéril, fertilizado apenas com óleo de baleia”.

Ao longo de todo o século XVII, os ingleses de Nantucket resistiram a todas as tentativas de instaurar uma igreja na ilha, em parte porque uma mulher chamada Mary Coffin Starbuck o proibia. Dizia-se que nada de importante se fazia em Nantucket sem a aprovação de Mary. Mary Coffin e Nathaniel Starbuck foram os primeiros ingleses a se casar na ilha, em 1662, e criaram um lucrativo posto avançado para o comércio com os wampanoag. Toda vez que um sacerdote

itinerante ia a Nantucket com o intuito de criar uma congregação, era energicamente rechaçado por Mary Starbuck. Então, em 1702, Mary sucumbiu a um carismático pastor quaker chamado John Richardson. Falando perante um grupo reunido na sala da residência dos Starbuck, Richardson conseguiu comover Mary até as lágrimas. Foi a conversão de Mary Starbuck à religião dos quakers que instaurou a singular fusão da espiritualidade com a cobiça, o que permitiria a ascensão de Nantucket como um porto baleeiro.

Os quakers, ou mais exatamente os membros da Sociedade dos Amigos, contavam apenas com a sua experiência pessoal da presença de Deus, a “luz interior”, para guiá-los, em vez de se fiarem na interpretação das escrituras formulada por um ministro puritano. Mas, no número cada vez maior de quakers em Nantucket, havia muito poucos indivíduos livres-pensadores. Os quakers deviam se adequar a regras de conduta estabelecidas em reuniões anuais, que fomentavam um sentimento de comunidade que era cuidadosamente controlado como o de qualquer sociedade da Nova Inglaterra. Se havia alguma diferença, era a crença dos quakers no pacifismo e um repúdio consciente à ostentação mundana — dois princípios que não deveriam interferir, de maneira alguma, na capacidade de uma pessoa de ganhar dinheiro. Em lugar de construir casas vistosas ou comprar roupas chiques, os quakers de Nantucket reinvestiam seus lucros na caça à baleia. Desse modo, podiam resistir aos períodos de baixa dos preços — que levaram tantos comerciantes de baleia do continente à bancarrota —, e os filhos de Mary Starbuck, junto com seus primos Macy e Coffin, rapidamente instauraram uma dinastia baleeira quaker.

Os habitantes de Nantucket não viam nenhuma contradição entre seu modo de vida e sua religião. O próprio Deus lhes havia assegurado o domínio sobre os seres do mar. Peleg Folger, um baleeiro de Nantucket que se tornou presbítero quaker, exprimiu isso em versos:

*Vós, Senhor, criastes a baleia poderosa,
Monstro formidável de imenso comprimento;
Cabeça e corpo enormes, a cauda, um portento,
Incalculável é a sua força espantosa.*

*Porém, Deus eterno, vós de fato ordenais
Que, contra esse monstro, com fúria belicosa
(Para nosso sustento, e dos filhos e da esposa),
Nós lutemos, pobres e fracos mortais.*

Embora os quakers de Nantucket dominassem a ilha econômica e culturalmente, sobrava ainda espaço para outros, e, no início do século XIX, havia torres de duas igrejas congregacionais fechando as extremidades sul e norte da cidade. Porém todos compartilhavam uma missão comum, espiritualmente incutida — levar uma vida pacífica em terra, ao mesmo tempo que, no mar, promoviam uma devastação sangrenta. Matadores pacifistas, milionários que se vestiam de forma simples, os baleeiros de Nantucket estavam meramente cumprindo a vontade do Senhor.

A cidade que Thomas Nickerson conheceu tinha um aspecto acanhado. Bastava uma caminhada por suas ruas estreitas e arenosas para descobrir que, apesar das imponentes torres de igreja e de algumas poucas mansões, Nantucket estava muito aquém da cidade de Salem. “Os bons cidadãos de Nantucket não parecem ter orgulho de si mesmos no tocante ao bom estado de suas ruas ou à limpeza de suas calçadas”, comentou um visitante quaker. As casas tinham telhas de madeira, aspecto desprezioso e, na maioria das vezes, incorporavam componentes arrancados de barcos. “Gaiútas de escotilhas se prestam muito bem como pontes sobre as sarjetas [...]; uma prancha da popa de um navio — que traz seu nome gravado — satisfaz ao duplo propósito de servir de cerca — e informar ao estrangeiro, *caso* ele esteja perdido — em que cidade se encontra.”

Em vez de usar os nomes oficiais das ruas, estabelecidos em 1798 para fins de cobrança de impostos, os habitantes de Nantucket falavam da “rua de Elisha Bunker” ou da “rua do capitão Mitchell”. “Os habitantes vivem unidos como uma grande família”, escreveu Walter Folger, morador da ilha, que por acaso era coproprietário do *Essex*, “não em uma mesma casa, mas por meio da amizade. Não apenas conhecem seus vizinhos mais próximos como também todos se conhecem muito bem. Se você quiser encontrar determinada pessoa, basta perguntar ao primeiro habitante que achar e ele terá condições de levá-lo até a residência desejada, dizer qual a ocupação da pessoa, bem como qualquer outro detalhe que você queira saber.”

Mas, mesmo nessa comunidade tão intimamente ligada, existiam distinções, e Thomas Nickerson estava do lado de fora, a olhar para os que estavam do lado de dentro. A triste verdade era que a mãe de Nickerson era natural de Nantucket, mas seu pai, Thomas Nickerson, era de cabo Cod, e Thomas Júnior nascera em Harwich, em 1805. Seis meses depois, seus pais o levaram, com suas irmãs, para Nantucket através do estreito. Ele chegou com seis meses de atraso. Os naturais de Nantucket marginalizavam os forasteiros. Chamavam-nos “estrangeiros” ou, pior ainda, “boçais”, um termo depreciativo originalmente reservado para os naturais de cabo Cod, mas ampliado a fim de abarcar todos os pobres coitados que haviam nascido

no continente.

Thomas Nickerson poderia ter merecido certa consideração dos ilhéus caso sua mãe ao menos proviesse de uma antiga família de Nantucket e tivesse um sobrenome como Coffin, Starbuck, Macy, Folger ou Gardner. Mas não era esse o caso. Em uma ilha onde muitas famílias podiam reivindicar uma descendência direta de um dos vinte e poucos “primeiros colonizadores”, os Gibson e os Nickerson não contavam com a rede de primos que amparava a maioria dos naturais de Nantucket. “Talvez não exista no mundo outro lugar, de tamanha magnitude”, disse Obed Macy, “onde os habitantes [sejam] tão ligados pela consangüinidade como este aqui, o que contribui em muito para a harmonia da população e para a sua identificação com a terra.” Os amigos e colegas de bordo de Nickerson — Owen Coffin, Charles Ramsdell e Barzillai Ray — podiam se considerar parte desse grupo. Thomas podia brincar e ir para o mar com eles, mas no fundo compreendia que, por mais que se esforçasse, ele nunca passaria de um boçal.

O local onde uma pessoa morava em Nantucket dependia da sua posição na indústria baleeira. Se fosse o dono de um navio ou um comerciante, muito provavelmente moraria na rua Pleasant, atrás do morro, longe do vozerio e do mau cheiro dos embarcadouros. (Em décadas posteriores, à medida que suas ambições passavam a requerer um espaço e uma visibilidade maiores, esses moradores abastados se deslocariam para a rua Main.) Os capitães, em contrapartida, tendiam a preferir a via principal, com a melhor vista possível para a enseada: a rua Orange. Os imediatos moravam em geral no pé desse morro (“debaixo do barranco”, como se dizia), na rua Union, bem à sombra das casas que almejavam possuir um dia.

Na esquina das ruas Pleasant e Main ficava o imenso Templo do Sul, de propriedade dos “Friends”, ou Amigos, construído em 1792 com os restos do ainda maior Grande Templo, que em outras épocas avultava acima do terreno sem lápides que era o campo santo quaker, no fim da rua Main. O fato de que Nickerson havia sido criado como um congregacionista não significava que ele jamais tivesse entrado em uma das duas casas de assembléia dos quakers na rua Broad. Um visitante afirmou que quase metade das pessoas que compareciam a uma típica assembléia quaker não era membro da Sociedade dos Amigos. No início daquele verão, no dia 29 de junho, Obed Macy registrou que 2 mil pessoas (mais de um quarto da população da ilha) haviam estado em uma assembléia pública dos quakers, no Templo do Sul.

Se muitos dos presentes estavam lá em busca do bem da sua alma, os adolescentes e os jovens de vinte e poucos anos costumavam ter motivos diferentes. Nenhum outro lugar de Nantucket oferecia uma oportunidade melhor para os jovens encontrarem indivíduos do sexo oposto. Charles Murphy, natural de Nantucket, descreveu em um poema o que os rapazes, a exemplo dele mesmo, faziam nos longos intervalos de silêncio típicos de uma assembléia quaker:

*Sentar, com a vista voraz dirigida
Para toda aquela beleza reunida,
E mirar, admirado, nas reuniões,
Todos os variados talhes e feições.*

No entanto, um outro local de reunião para jovens enamorados era o cume dos morros atrás da cidade, onde ficavam os quatro moinhos de vento. Ali, os casais podiam desfrutar uma vista espetacular da cidade e da enseada de Nantucket, com o farol, novo em folha, na extremidade do Pontal Grande, visível ao longe.

O surpreendente é como era raro, mesmo para jovens atrevidos como o Nickerson e seus amigos, que os habitantes de Nantucket se aventurassem além dos portões da sua pequena cidade. “Tão diminuta é esta ilha”, reconheceu em uma carta certo comerciante de óleo, “e eu, no entanto, jamais estive nos seus pontos extremos, a leste ou a oeste, e me atrevo a dizer que, durante alguns anos, não me afastei um quilômetro e meio da cidade.” Em um mundo de baleias, serpentes marinhas e presságios no céu noturno, todos os habitantes de Nantucket, quer caçassem baleias, quer ficassem em terra, encaravam sua cidade como um reduto inviolável, um território cercado e protegido, formado por hábitos familiares e alianças ancestrais que se perdiam no tempo, um local que se podia chamar de lar.

As paixões palpitavam por baixo da fachada quaker de Nantucket. A vida podia parecer controlada e ordeira quando centenas, às vezes milhares, de pessoas se encaminhavam para a assembléia toda quinta-feira e todo domingo, os homens em seus longos casacos pretos e de chapéu de aba larga, as mulheres em vestidos longos e usando toucas costuradas com esmero. Mas outros fatores que não a religião quaker e uma herança comum guiavam a psique de Nantucket — em especial, uma obsessão com a baleia. Por mais que os habitantes tentassem ocultá-lo, havia algo selvagem nessa ilha, uma volúpia sanguinária e um orgulho que unia mãe, pai e filho em um compromisso de clã com a caça.

O aprendizado de um jovem de Nantucket começava na mais tenra idade. As primeiras palavras que o bebê aprendia abrangiam o idioma da caça — *townor*, por exemplo, uma palavra da língua wampanoag que significa que a baleia foi avistada pela segunda vez. As histórias para adormecer as crianças falavam de homens que matavam baleias e ludibriavam os canibais do Pacífico. Uma mãe, com ar satisfeito, contou como seu filho de nove anos tinha amarrado um garfo na ponta de um novelo de linha de costura e em seguida saiu arpoando o gato doméstico. A mãe

calhou de entrar no quarto exatamente na hora em que o bichinho apavorado tentava fugir e, sem entender o que estava acontecendo, ela apanhou o novelo de linha. Como um baleeiro veterano, o menino gritou para ela:

— Dá corda, mãe! Dá corda! Ela vai mergulhar pela janela!

Corria o boato de haver na ilha uma sociedade secreta de moças, cujos membros juravam só se casar com homens que já tivessem matado uma baleia. Para ajudar essas moças a identificá-los como caçadores, os arpoadores prendiam na lapela um cunho-tolete (uma pequena alça de carvalho usada para que a corda do arpão corresse dentro da ranhura de proa de uma baleeira). Os arpoadores — atletas magníficos com perspectivas de virem a ocupar um lucrativo posto de capitão — eram considerados os melhores partidos entre os homens solteiros de Nantucket.

Em vez de brindar à saúde das pessoas, os habitantes de Nantucket ofereciam invocações de um teor mais sombrio:

*Morte ao que vive,
Vida longa aos matadores,
Sucesso às esposas dos marujos
E sorte abundante para os baleeiros.*

Apesar do tom de bravata dessa cançoneta, a morte era um fato corriqueiro com o qual os habitantes de Nantucket estavam totalmente familiarizados. Em 1810, havia 47 crianças órfãs em Nantucket, ao passo que quase um quarto das mulheres com mais de 23 anos (a média de idade com que se casavam) enviudara por causa do mar.

Já idoso, Nickerson ainda visitava os túmulos dos pais no Cemitério Velho do Norte. Em 1819, nas últimas semanas antes de partir a bordo do *Essex*, com toda a certeza ele foi até esse terreno cercado, coberto de grama esturricada pelo sol, e caminhou entre as pedras tombadas. O pai de Nickerson morreu antes da sua mãe, no dia 9 de novembro de 1806, aos 33 anos. Sua lápide dizia:

*Esmagados como a mariposa sob a vossa mão,
Transformamo-nos em pó
Nossas fracas energias não conseguem resistir
E toda a nossa beleza se perde.*

A mãe de Nickerson, que deu à luz cinco filhos, morreu menos de um mês depois, aos 28 anos. Sua filha mais velha tinha oito anos na ocasião; seu único filho homem

ainda não contava dois anos. Sua inscrição fúnebre dizia:

*Esta vida mortal se esvai ligeiro
Como uma bolha rebenta depressa
Adão e toda sua raça numerosa
São vaidade e fumaça.*

Nickerson, que foi criado pelos avós, não era o único órfão a bordo do *Essex*. Seu amigo Barzillai Ray também perdera pai e mãe. Tanto Owen Coffin como Charles Ramsdell haviam perdido o pai. Esse podia ser o seu vínculo mais estreito: cada um deles, como tantos outros habitantes de Nantucket, era um órfão para quem o comandante do navio representava muito mais do que um capataz; seria, provavelmente, a primeira figura de autoridade masculina que os meninos conheciam.

Talvez nenhuma outra comunidade, na época ou depois, tenha mantido seus membros em um afastamento tão demorado em função do compromisso com o trabalho. Para um baleeiro e sua família, isso era um regime de punição: dois ou três anos longe da sua terra, três ou quatro meses ao lado da família. Com seus homens fora de casa por tanto tempo, as mulheres de Nantucket eram obrigadas não só a criar os filhos, como também a administrar muitos dos negócios da ilha. Eram elas, em grande parte, que sustentavam a rede complexa de relações pessoais e comerciais que mantinha a comunidade em funcionamento. J. Hector St. John de Crèvecoeur — cujo clássico *Letters from an American Farmer* [Cartas de um fazendeiro americano] descreve sua longa estada na ilha alguns anos antes da eclosão da Revolução — sugeriu que “a sensatez e o bom senso administrativo das mulheres de Nantucket colocavam-nas merecidamente em uma categoria superior à das demais esposas”.

O quakerismo contribuía para a força das mulheres. Com sua ênfase na igualdade espiritual e intelectual dos sexos, a religião estimulava uma atitude em conformidade com aquilo que os habitantes de Nantucket viam cabalmente demonstrado diante deles todos os dias: o fato de que as mulheres — as quais em Nantucket costumavam ser mais instruídas do que os homens ilhéus — eram tão inteligentes e capazes quanto seus parceiros.

Por necessidade e por escolha, as mulheres da ilha mantinham uma vida social ativa, visitavam-se com uma frequência que Crèvecoeur definiu como incessante. Essas visitas compreendiam mais do que meras fofocas. Eram o ambiente em que se

fazia boa parte dos negócios da cidade. A feminista do século XIX Lucretia Coffin Mott, nascida e criada em Nantucket, recordava como um marido ao voltar de uma viagem normalmente seguia os passos da esposa, acompanhando-a às reuniões com outras mulheres. Mott, que se mudou para a Filadélfia, comentava como esse costume parecia estranho aos olhos de qualquer pessoa do continente, onde os sexos atuavam em esferas inteiramente distintas.

Algumas das mulheres de Nantucket se adaptavam muito bem ao ritmo de três anos longe, três meses em casa, que a caça à baleia impunha aos seus maridos. A ilha Eliza Brock anotou em seu diário o que ela denominou “A canção da moça de Nantucket”:

E então vou depressa me casar com um marujo e mandá-lo logo para o mar,

Pois uma vida de independência é, para mim, a vida mais aprazível.

Mas de vez em quando eu vou gostar de ver seu rosto,

Pois ele sempre me parece brilhar com encanto masculino,

Com suas fronteiras tão nobremente amplas e os olhos escuros e meigos,

Ah, meu coração bate apaixonado por ele, toda vez que está perto de mim.

Mas, quando ele diz: “Adeus, meu amor, vou para o mar distante”,

Primeiro, choro com sua partida, depois, rio porque estou livre.

O manto do poder e da responsabilidade assentava sobre os ombros da mulher já no dia do casamento. “Tão logo a cerimônia se encerra”, escreveu Crèvecoeur, “as mulheres param de se mostrar tão alegres e contentes; a nova função que cumprem na sociedade acomete-as com idéias mais sérias do que aquelas que antes as entretinham [...]. A nova esposa [...] aos poucos decide e comanda [a vida doméstica]; o novo marido logo parte para o mar; deixa por conta da mulher aprender e praticar o novo regime em que ela acaba de ingressar.”

Para o ultraje eterno das subseqüentes gerações de legalistas de Nantucket, Crèvecoeur afirmou que muitas mulheres da ilha se viciaram em ópio: “Faz muitos anos que adotaram o costume asiático de tomar uma dose de ópio todas as manhãs, e isso está tão arraigado que elas não saberiam como viver sem esse lenitivo”. Talvez seja impossível determinar, a uma distância de tempo tão grande, por que elas tomavam essa droga. Porém a imagem que daí emerge — uma comunidade de pessoas empreendedoras que tentavam lutar com uma solidão potencialmente devastadora — torna, provavelmente, mais fácil compreender a dependência das mulheres em relação ao ópio. A facilidade de acesso à droga na ilha (o ópio fazia

parte do baú de medicamentos de todos os navios baleeiros), somada à riqueza dos habitantes, também pode ajudar a explicar por que a droga era tão amplamente usada em Nantucket.

Há pouca dúvida de que a intimidade — física e emocional — entre esposa e marido devia ser algo difícil de se estabelecer, nas circunstâncias extremamente restritas dos poucos meses disponíveis entre uma viagem e outra. Uma tradição da ilha sustenta que as mulheres de Nantucket enfrentavam as longas ausências dos maridos com a ajuda de um socorro sexual chamado “ele-está-em-casa”. Embora essa afirmação, bem como a história acerca do uso de ópio, pareça desafiar a sisuda reputação dos quakers da ilha, em 1979 um pênis de gesso de quinze centímetros (junto com um maço de cartas do século XIX e uma garrafa de láudano) foi encontrado escondido na chaminé de uma casa, em um bairro histórico da ilha. Só porque eram “esposas superiores”, não significa que as mulheres da ilha não tivessem os desejos físicos normais. Assim como os maridos, as mulheres de Nantucket eram seres humanos comuns que tentavam se adaptar a um modo de vida bastante fora do comum.

Thomas Nickerson talvez tenha aproveitado seus primeiros momentos a bordo do *Essex* para explorar os recessos escuros e abafados do navio, mas a emoção da novidade logo acabou. Nas três semanas seguintes, durante o verão mais quente de que qualquer um se lembrava, Nickerson e a tripulação cada vez maior do *Essex* trabalharam para preparar o navio. Mesmo no inverno, os embarcadouros de Nantucket, cobertos por uma camada de areia encharcada de óleo, fediam a ponto de as pessoas dizerem que, quando o navio fazia a volta no farol do Pontal Brant, antes de se poder enxergar Nantucket dava para sentir o cheiro da cidade. Naqueles meses de julho e agosto, o mau cheiro que subia do embarcadouro deve ter sido pungente o bastante para dar engulhos até em um baleeiro veterano.

Nessa época, em Nantucket, constituía um procedimento de rotina mandar os novos membros da tripulação de um baleeiro ajudarem nos preparativos do navio para a futura viagem. Em nenhuma outra parte da Nova Inglaterra pedia-se a um marinheiro para ajudar a aparelhar e abastecer seu navio. Para isso serviam os estivadores, aparelhadores e abastecedores. Mas em Nantucket, onde os comerciantes quakers eram famosos por sua habilidade para cortar os custos e aumentar os lucros, prevalecia um padrão diferente.

Baleeiros não trabalhavam em troca de salário; eram pagos por quota, ou quinhão — uma parcela predeterminada do ganho total —, no fim da viagem. Isso significava que todo e qualquer trabalho que o dono do navio conseguisse arrancar de um marinheiro antes da viagem seria, em essência, de graça ou, na mente de Nickerson, “uma doação de [...] mão-de-obra” da parte do marinheiro. O dono do

navio podia adiantar algum dinheiro para o marujo a fim de ajudá-lo a comprar roupas e equipamentos necessários para a viagem, mas isso era deduzido (com juros) da sua quota, ao término da viagem.

Como camareiro, cabia a Thomas Nickerson o que era considerado uma quota muito “comprida” (ou seja, minguada). Embora os documentos do *Essex* relativos à viagem de 1819 tenham desaparecido, sabemos que o antecessor de Nickerson, o camareiro Joseph Underwood, de Salem, ganhara uma quota de 1/198 na viagem precedente. Uma vez que a carga do *Essex*, de 1200 barris de espermacete, foi vendida por 26 500 dólares, Underwood recebeu, depois de deduzidas do total as despesas da viagem e após descontadas da sua quota as despesas pessoais, a soma formidável de aproximadamente 150 dólares por dois anos de trabalho. Embora fosse um soldo deplorável, o camareiro ganhara casa e comida durante dois anos e agora possuía a experiência necessária para ingressar na carreira de baleeiro.

No fim de julho, no *Essex*, tudo o que se encontrava ao nível do convés e acima dele tinha sido inteiramente reconstruído, incluindo uma nova camada de pranchas de pinho no tombadilho e uma cozinha. A certa altura — provavelmente antes de Nickerson se integrar à tripulação — o *Essex* foi tombado de lado para receber um revestimento de cobre. Imensos sistemas de talha foram fixados com cordas nos mastros e ligados ao embarcadouro para içar o navio e colocá-lo deitado. O fundo à mostra foi revestido de cobre para proteger o navio das cracas, que podiam transformar as grandes tábuas do casco, feitas de carvalho e com dez centímetros de espessura, em uma folha de madeira mole e porosa.

Aos vinte anos de idade, o *Essex* estava alcançando o estágio em que muitas embarcações começam a apresentar sérios sinais de deterioração estrutural. O óleo de baleia parecia agir como um elemento preservador, propiciando à maior parte dos baleeiros uma vida muito mais longa do que a de um navio mercante comum. Entretanto havia limites. A putrefação, os teredos e um processo denominado doença do ferro, em que o metal oxidado das ferragens do navio começava a deteriorar o carvalho, eram problemas potenciais.

As viagens cada vez mais demoradas, para além do cabo Horn, eram outra preocupação. “Como os navios ficam por tanto tempo no mar sem receber maiores reparos”, anotou em seu diário Obed Macy, “a sua durabilidade pode encurtar em muitos anos.” Na verdade, o *Essex* sofrera reparos durante vários dias na América do Sul, na sua viagem anterior. Era um navio velho em uma nova era da caça à baleia e ninguém sabia quanto tempo ele ainda ia durar.

Os proprietários sempre relutavam em investir mais dinheiro do que o estritamente necessário nos reparos de um navio. Embora não tivessem outra escolha senão reconstruir o convés e a parte superior do *Essex*, podia muito bem haver áreas suspeitas abaixo da linha de flutuação, cujos problemas eles preferiram deixar para outra oportunidade, ou mesmo ignorar. Naquele verão, Gideon Folger e

Filhos, os principais proprietários do *Essex*, aguardavam a entrega de um baleeiro novo e bem maior, o *Aurora*. Não era um bom ano para se gastar demais em uma embarcação velha e desgastada como o *Essex*.

Os proprietários de navios de Nantucket, com seu peculiar sangue-frio, eram capazes de se mostrar tão ferozes quanto qualquer baleeiro. Eles podiam “fazer o papel de quaker”, mas isso não os impedia de perseguir os lucros com um entusiasmo letal.

Em *Moby Dick*, um dos donos do *Pequod* é Bildad, um quaker devoto cujos escrúpulos religiosos não o impedem de extorquir da tripulação quotas cruelmente mesquinhas (ele oferece a Ismael uma quota de 1/777!). Com a Bíblia em uma mão e o caderno de contabilidade na outra, Bildad parece um John D. Rockefeller soturno e quaker, de mente e alma entregues aos cálculos frios para fazer uma viagem de caça às baleias se transformar em lucro.

Alguns observadores alegaram que, em vez de guiar os ilhéus para a prosperidade e a graça, o quakerismo estava na raiz de toda a maldade que florescia nas práticas comerciais inescrupulosas dos proprietários navais de Nantucket. Segundo William Comstock, que redigiu um relato sobre a viagem de um baleeiro de Nantucket na década de 1820, “infelizmente, a raiva que os quaker são proibidos de exprimir por meio de ações explícitas, por não encontrar vazão, fica estagnada dentro do coração e, enquanto eles professam o amor e a boa vontade [...], o rancor e a intensa malevolência de seus sentimentos envenenam todos os rebentos generosos da bondade humana”.

Gideon Folger e Paul Macy, dois importantes acionistas do *Essex*, eram membros destacados da classe mais elevada dos quakers da ilha. Contudo, segundo Nickerson, Macy, incumbido de aparelhar o *Essex* naquele verão de 1819, tentava cortar os custos desabastecendo seriamente o navio. Nessa prática, ele não estava sozinho. “Os donos de baleeiros com muita frequência se mostram negligentes quando se trata de suprir de víveres os navios de sua propriedade”, escreveu Comstock; “confiam no capitão para reduzir a tripulação de acordo com a medida de seus recursos, com o que os ricos proprietários economizam alguns poucos dólares, ao passo que os pobres marinheiros que trabalham pesado têm de suportar a fome.” Embora seja injusto apontar Macy como responsável, ainda que em parte, pela desgraça que aguardava os homens do *Essex*, o primeiro passo rumo a esse futuro foi a decisão de Macy de economizar um pouco de dinheiro em carne bovina e bolachas.

Em Nantucket, no início do século XIX, as pessoas não investiam em títulos ou em ações da Bolsa, mas em baleeiros. Ao comprar ações de vários navios em vez de pôr todo o seu dinheiro em uma única embarcação, os ilhéus diluíam o risco e também a recompensa por toda a comunidade. Negociantes como Macy e Folger

podiam contar com algo entre 28 e 44% ao ano de retorno total de seus investimentos na pesca da baleia.

Esse nível de lucratividade era ainda mais notável tendo em vista a situação da economia mundial em 1819. Enquanto Nantucket continuava a acrescentar mais e mais navios à sua frota, os negócios no continente iam de mal a pior. Proclamando que “os tempos de nossa riqueza fictícia terminaram”, um jornal de Baltimore referia-se naquela primavera a “créditos não saldados, residências abandonadas, ruas sem atividade, comércio em declínio e cofres esgotados”. Nantucket se mantinha como uma exceção espantosa. Assim como sua posição isolada a muitas milhas mar adentro permitia à ilha desfrutar o efeito amenizador da Corrente do Golfo (o que proporcionava a mais longa estação de cultivo da região), Nantucket vivia, pelo menos por enquanto, um peculiar clima benigno de prosperidade.

Entre 4 e 23 de julho, dez baleeiros partiram da ilha, na maioria dos casos em duplas. Os embarcadouros estavam cheios de trabalhadores que se esfalfavam noite adentro, todos entregues ao frenesi disciplinado de aparelhar baleeiros para enfrentar o mar. Mas Gideon Folger, Paul Macy e o capitão do *Essex*, George Pollard, sabiam que todos os preparativos seriam inúteis se não conseguissem reunir uma tripulação de 21 homens.

Uma vez que o número de habitantes de Nantucket era limitado, os proprietários de navios contavam com homens de fora da ilha, desprovidos de qualquer experiência marítima, conhecidos por “mãos-verdes”, para equipar o barco. Boa parte vinha do cabo Cod, próximo dali. Agentes de navegação nas cidades da Costa Leste também forneciam mãos-verdes aos proprietários de navios e, muitas vezes, enviavam-nos para Nantucket em grupos, a bordo de embarcações pequenas que faziam a ligação regular entre a ilha e o continente.

A primeira impressão que um mão-verde tinha da ilha raramente era positiva. Os garotos que vadiavam na beira-mar invariavelmente assediavam os recém-chegados com gritos de “olha só os verdes, eles vêm para pegar óleo”. (“*Oil*” se pronunciava “*ile*”, em Nantucket.) Em seguida, vinha a caminhada do embarcadouro Straight até a base da rua Main, onde uma loja de roupas e tecidos fazia as vezes de “fina pousada e ponto de encontro para os homens do mar”. Ali, homens em busca de um emprego ou simplesmente dispostos a matar o tempo (conhecidos em Nantucket como “vigias dos passantes”) consumiam o dia em meio a uma névoa de fumo de tabaco, ociosamente refestelados em bancos e caixotes de madeira.

Nessa ilha de perpétuo movimento, marinheiros em busca de trabalho deviam desbastar pedaços de madeira com uma faca. O modo como o marujo fazia isso indicava a todos que tipo de emprego ele almejava. Um baleeiro com pelo menos uma viagem de experiência tinha de mover a faca sempre na direção contrária ao seu corpo. Isso significava que ele queria uma vaga como arpoador. Os arpoadores,

por sua vez, talhavam com a faca no sentido oposto, na direção deles mesmos; isso indicava que se julgavam prontos para ocupar o cargo de imediato. Sem conhecer os códigos secretos que os habitantes de Nantucket haviam criado, um mão-verde simplesmente desbastava a madeira com a faca da melhor maneira que soubesse.

Muitos mãos-verdes sentiam-se como se tivessem caído em um país estrangeiro onde as pessoas falavam um idioma diferente. Todos os habitantes de Nantucket, mesmo mulheres e crianças pequenas, empregavam termos náuticos como se fossem marujos curtidos pelo mar. Segundo um visitante, “todas as crianças sabem dizer *em que direção sopra o vento*, e qualquer mulher idosa na rua fala em *navegar ao léu, saudar um velho companheiro de jornada, ou ancorar o navio*, de uma forma tão natural quanto o faz o capitão de um baleeiro que acabou de chegar da costa noroeste ao descrever a *um marinheiro de água doce* a extensão do *pau da bujarrona* ou o comprimento do *estai principal*”. Para os mãos-verdes, cujo primeiro contato com o mar podia ter sido o do barco que os trouxera a Nantucket, tudo aquilo era uma confusão desnorteante, sobretudo porque muitos dos ilhéus também empregavam os pronomes solenes “vosso” e “vós”, característicos do linguajar dos quakers.

Para aumentar o confusão, havia o sotaque de Nantucket. Não era só a pronúncia “*ile*” para *oil* (óleo); havia uma legião de pronúncias típicas, muitas das quais divergiam de forma marcante das que se ouviam mesmo em um local próximo como o cabo Cod ou a ilha Martha’s Vineyard. Um baleeiro de Nantucket mantinha suas roupas em seu “*chist*”, em vez de *chest* (baú). Seus arpões eram mantidos “*shurp*” — *sharp* (afiados) —, em especial quando “*attekings*” — *attacking* (atacando) — uma baleia “*lirge*” — *large* (grande). Um “*keppin*”, em vez de *captain* (capitão), tinha a sua própria “*kebbin*” — *cabin* (cabine) — e, na maioria das vezes, era um homem “*marrid*” — *married* (casado) —, ao passo que o “*met*”, em vez de *mate* (imediato), cuidava do diário de bordo durante toda a “*viege*” — *voyage* (viagem).

Além disso havia todas aquelas expressões estranhas que um habitante de Nantucket usava. Se fazia um trabalho malfeito, era um “*foopaw*”, aparentemente uma corruptela da expressão francesa *faux pas*, que remontava aos tempos anteriores à Revolução, quando os habitantes de Nantucket instalaram uma base de caça à baleia em Dunquerque, na França. Um habitante de Nantucket não ia simplesmente fazer uma caminhada numa tarde de domingo, ele ia a um “*rantum scoot*”, em vez de *random scoot* (corrida ao acaso), o que significava um passeio sem destino determinado. Viveres extravagantes eram conhecidos como “*manavelins*” (mixórdia). Se alguém era vesgo, dizia-se que “*tinha nascido no meio da semana e olhava para os dois lados em busca do domingo*”.

Os mãos-verdes eram submetidos ao que um homem recordava como “uma espécie de exame”, efetuado tanto pelo proprietário do navio quanto pelo capitão. Um outro lembrava: “Éramos interrogados, de forma sumária, acerca de nossa

naturalidade e ocupação anterior, e a constituição física e determinados pontos do corpo eram também observados, sem esquecer os olhos, pois um homem de vista aguçada era um tesouro, na avaliação de um autêntico capitão baleeiro”. Alguns mãos-verdes eram tão ingênuos e tão pouco instruídos que insistiam em que sua quota tivesse o número mais elevado possível, julgando erroneamente que um número mais alto significava um pagamento também mais alto. Os proprietários não se faziam de rogados para atender seus desejos.

Os capitães baleeiros competiam entre si no tocante aos homens da tripulação. Mas, como tudo o mais em Nantucket, havia regras específicas a que todos deviam obedecer. Como os capitães de primeira viagem deviam se subordinar a todos os outros, os únicos homens disponíveis para o capitão Pollard, do *Essex*, seriam aqueles que não interessassem a nenhum outro capitão. No fim de julho, Pollard e os proprietários do navio ainda precisavam contratar mais de meia dúzia de marinheiros.

No dia 4 de agosto, Obed Macy parou na companhia de seguros marítimos na esquina das ruas Federal e Main para olhar o termômetro montado na varanda coberta de telhas de madeira. Em seu diário, ele anotou: “93 graus e muito pouco vento, o que torna quase insuportável ficar exposto aos raios do sol”.

No dia seguinte, 5 de agosto, o *Essex*, já plenamente aparelhado, foi conduzido para além da barra de Nantucket, nas águas profundas. Agora o carregamento do navio podia começar para valer, e uma série de barcos menores, chamados batelões, começaram a transportar materiais do embarcadouro para o baleeiro. A primeira coisa a ser acondicionada foram as pipas que ficavam por baixo de tudo o mais — grandes recipientes cingidos por ar-cos de ferro, capazes de comportar mil litros de óleo de baleia. Fi-cavam cheios de água do mar para que se mantivessem dilatados e firmes. Em cima dessas pipas, eram empilhados tonéis de vários tamanhos, cheios de água doce. A lenha para o fogo ocupava um bocado de espaço, bem como os milhares de pedaços de madeira, ou fardos de tábuas amarradas, que seriam usados pelo tanoeiro do navio para fabricar mais pipas de óleo. Por cima disso, também em pipas, estocava-se comida suficiente para dois anos e meio. Se os homens a bordo comessem na mesma proporção que os marujos dos navios mercantes (o que talvez fosse demasiado, em se tratando de um baleeiro de Nantucket), o *Essex* devia conter pelo menos catorze toneladas de carne (carne salgada, de boi e de porco), mais de oito toneladas de pão e milhares de litros de água doce. Além disso, havia uma quantidade enorme de equipamento de caça à baleia (arpões, lanças etc.), bem como roupas, mapas, velas (inclusive um jogo de velas sobressalente completo), instrumentos de navegação, remédios, rum, gim, pranchas e tudo o mais. Além das três baleiras recém-pintadas que estavam penduradas nos turcos do navio, havia

pelo menos dois botes extras: um virado de boca para baixo sobre um cavalete no tombadilho superior, um outro preso a vergõteas fora de uso que se projetavam sobre a popa.

Quando os homens terminaram de carregar o *Essex*, seis dias depois — tendo o seu trabalho sido interrompido brevemente por um aguaceiro tremendo, devidamente registrado no diário de Obed Macy no dia 9 de agosto —, o navio se achava quase tão pesado quanto estaria quando regressasse carregado de óleo de baleia. Um habitante de Nantucket explicou: “O consumo gradual de provisões e reservas acompanha o ritmo do acúmulo gradual de óleo [...] e assim um baleeiro está sempre cheio, ou quase cheio, durante toda a viagem”.

Porém algo ainda faltava: os homens necessários para preencher os sete beliches vagos no castelo de proa do *Essex*. A certa altura, Gideon Folger expediu a um agente em Boston uma solicitação para lhe mandar quantos marujos negros pudesse encontrar.

Embora não fosse negro, Addison Pratt veio para Nantucket em circunstâncias semelhantes àquelas que trouxeram à ilha sete afro-americanos para trabalhar no *Essex*. Em 1820, Pratt estava em Boston, em busca de uma vaga em um navio:

Bem depressa, comecei a procurar uma viagem, mas os tempos andavam difíceis para o comércio, e o ordenado de um marinheiro não passava de dez dólares mensais; havia mais marinheiros do que navios no porto, e eu vi que era um momento ruim para os mãos-verdes. Mas depois de andar à procura de trabalho durante alguns dias, eu soube que estavam querendo gente para trabalhar em uma viagem de caça à baleia pelo oceano Pacífico. Não perdi tempo, fui depressa ao escritório, me inscrevi e ganhei vinte dólares adiantados, que gastei em roupas próprias para o mar [...]. Mais seis marinheiros se empregaram no mesmo navio e fomos todos enviados para Nantucket em barcos que fazem a ligação regular com a ilha.

Conforme o relato de Pratt sugere, uma viagem de um baleeiro era o degrau mais baixo na escala de serviços para um marinheiro. Os habitantes de Nantucket, como Thomas Nickerson e seu amigos, podiam encarar sua primeira viagem como um passo necessário para iniciar uma carreira longa e lucrativa. Mas para os homens habitualmente cercados por agentes de navegação em cidades como Boston, a história era bem diferente. Em vez do início de alguma coisa, embarcar em um baleeiro era, com muita frequência, um recurso extremo e desesperado.

Os sete marujos negros que aceitaram se empregar em uma viagem a bordo do *Essex* — Samuel Reed, Richard Petersen, Lawson Thomas, Charles Shorter, Isaiah Sheppard, William Bond e Henry DeWitt — tinham ainda menos opções do que Addison Pratt teria em 1820. Nenhum deles aparecia nos arquivos de Nova York ou de Boston nesse período, o que indica que não eram proprietários de terra. Quer chamassem ou não Boston de lar, a maior parte deles provavelmente passara um bom número de noites nas pensões na zona portuária do extremo norte da cidade — um local famoso como ponto de reunião de marinheiros itinerantes, negros e brancos, em busca de vagas em navios.

Quando embarcaram a caminho de Nantucket, os sete afro-americanos sabiam pelo menos uma coisa: podiam não ser bem pagos pelo tempo que ficassem a bordo de um baleeiro de Nantucket, mas tinham certeza de receber um pagamento igual ao de um branco com as mesmas qualificações. Desde o tempo em que os americanos nativos constituíam a maior parte da mão-de-obra de Nantucket, os proprietários de navios da ilha sempre pagaram aos marinheiros segundo o seu posto, e não conforme a sua cor. Em parte isso decorria das tendências antiescravocratas dos quakers, mas o fato estava muito ligado à dura realidade da vida a bordo de um navio. Na hora de um apuro, o capitão não se importava se um marinheiro era branco ou negro; só queria saber se podia confiar no homem para executar determinada tarefa.

Todavia os marinheiros negros enviados à ilha como mãos-verdes nunca eram vistos pelos habitantes de Nantucket como seus iguais. Em 1807, um visitante da ilha relatou:

Uma vez que os índios desapareceram, os negros agora tomaram o seu lugar. Os marinheiros de cor são mais submissos do que os brancos; porém, como são mais chegados a pândegas, é difícil trazê-los a bordo de um navio quando está na hora da partida, e é difícil mantê-los a bordo depois que o navio chega ao porto. Os negros, embora devam ser louvados por seu hábito de obediência, não são tão inteligentes quanto os índios; e nenhum deles atinge o posto de arpoador ou imediato.

Não eram nobres ideais sociais que traziam marinheiros negros para aquela ilha quaker, mas sim o apetite insaciável, e muitas vezes explorador, de mão-de-obra que dominava a atividade baleeira. “Um africano é tratado como um bruto pelos oficiais do navio”, afirmou William Comstock, que tinha muito a dizer a respeito das maldades dos proprietários navais quakers de Nantucket. “Caso estas páginas venham a cair nas mãos de algum dos meus irmãos de cor, que ele ouça o meu conselho e trate de fugir de Nantucket como fugiria do Redemoinho da Noruega.”

Mesmo Nickerson admitiu que os capitães baleeiros de Nantucket gozavam da fama de “espancadores de negros”. De forma bem significativa, os habitantes de Nantucket se referiam ao barco que trazia mãos-verdes da cidade de Nova York como “o Negreiro”.

Na noite de quarta-feira, 11 de agosto, todos, exceto o capitão Pollard, estavam em segurança, a bordo do *Essex*. Ancorado ao seu lado, um pouco além da barra de Nantucket, se achava um outro baleeiro, o *Chili*. Comandado por Absalom Coffin, o *Chili* também estava de partida no dia seguinte. Era uma oportunidade para aquilo que os baleeiros chamavam de “reunião” — uma troca de visitas entre as tripulações de dois navios. Sem os capitães para inibir a folia (e com a barra entre eles e a cidade), os marinheiros podiam aproveitar para promover uma farra de despedida, antes que a disciplina esmagadora da vida a bordo tomasse conta de suas existências.

A certa altura, naquela noite, Thomas Nickerson desceu para o seu beliche e deitou no colchão estofado com palha de milho mofada. Quase adormecendo, no suave balanço do navio, com certeza sentiu o que um jovem baleeiro definiu como um grande, quase avassalador “orgulho de meu lar flutuante”.

Naquela noite ele provavelmente ignorava o mais recente boato que corria pela cidade — sobre os estranhos acontecimentos nas terras comunitárias. Enxames de gafanhotos começaram a aparecer nas plantações de tulipa. “Toda a face da terra foi coberta por eles [...]”, escreveu Obed Macy. “Ninguém jamais tinha visto um número tão grande deles.” Um cometa em julho e agora uma praga de gafanhotos?

Conforme se viu mais tarde, as coisas não correriam nada bem para os dois navios ancorados além da barra de Nantucket na noite de 11 de agosto de 1819. O *Chili* ficaria três anos e meio longe de casa e, ao regressar, traria apenas quinhentos barris de óleo de espermacete, cerca de um quarto do necessário para encher um navio do seu porte. Para o capitão Coffin e seus homens, aquela seria uma viagem desastrosa.

Porém nada que se pudesse comparar ao que o destino reservava para os 21 homens do *Essex*.

2. Carenagem

Na manhã de quinta-feira, 12 de agosto de 1819, uma lancha transportou o capitão George Pollard Jr. até o *Essex*. Aos 28 anos de idade, Pollard era um capitão jovem, mas não tanto assim, em sua primeira viagem de comando. Nos últimos quatro anos, passara sete meses a bordo do *Essex*, como segundo imediato e depois como primeiro imediato. Exceto pelo capitão precedente, Daniel Russell, ninguém conhecia aquele navio melhor do que George Pollard.

Pollard levava consigo uma carta dos principais proprietários do *Essex*, Gideon Folger e Paul Macy, explicando ao novo capitão, em uma prosa seca e direta, exatamente o que esperavam dele. Seu antecessor, Daniel Russell, recebera uma carta semelhante na hora da partida de uma viagem feita tempos antes. Dizia o seguinte:

Prezado amigo,

Como tu és o senhor do navio *Essex* que agora aguarda ancorado além da barra, nossas ordens são que tu cuides de partir para o mar ao primeiro vento favorável e que sigas para o oceano Pacífico, empenhando-se ao máximo em obter uma carga de óleo de espermacete e que, uma vez efetuado isso, tomes o melhor rumo de volta para cá. Estás proibido de fazer qualquer comércio ilícito. Tu estás proibido de tratar, por ti mesmo, ou de incumbir qualquer pessoa do navio *Essex* de tratar de qualquer negócio que não o necessário para a preservação do navio *Essex* e de sua tripulação: desejando a ti uma viagem breve e próspera, plena de felicidade, nós nos firmamos abaixo teus amigos.

Em nome dos proprietários do navio *Essex*.

Gideon Folger

Paul Macy

Pollard sentia todo o peso das expectativas dos proprietários do navio. Mas ele pensava não só na viagem à sua frente como também no que deixava para trás. Dois meses antes, ele e Mary Riddell, de dezenove anos, se casaram na Segunda Igreja Congregacional, da qual o pai de Mary, um abastado cordovaneiro, ou cordeiro, era o diácono.

Enquanto galgava a lateral do *Essex* e seguia na direção do tombadilho superior, o capitão Pollard sabia que a cidade inteira estava de olhos voltados para ele e seus homens. Durante todo o verão, navios partiram da ilha, às vezes quatro em uma única semana, mas, após a partida do *Essex* e do *Chili*, se seguiria uma bonança de mais ou menos um mês antes que outro baleeiro partisse. Para os habitantes de Nantucket, sedentos de distração, isso representava um bocado de tempo.

Deixar a ilha era uma operação difícil para qualquer baleeiro, uma vez que a maior parte da tripulação não tinha a menor idéia do que estava fazendo. Para um capitão, podia ser um horror comandar os mãos-verdes, que se esbarravam aos tropeções sobre o convés ou se agarravam aos mastros, mortos de medo. Toda a atividade era levada adiante com plena consciência de que os velhos marujos da cidade e, é claro, os proprietários do navio, observavam e criticavam das sombras ou dos moinhos de vento, no alto da colina Mill.

Com, talvez, um nervoso olhar de relance dirigido para a cidade, o capitão George Pollard deu ordens para preparar o navio para levantar âncora.

Um baleeiro, mesmo que pequeno e velho, era um artefato complexo e sofisticado. O *Essex* tinha três mastros e um gurupés. Ao mastro era atada uma porção de vergas horizontais, conhecidas pelo nome de antenas, nas quais eram armadas as velas retangulares. Havia tanto cordame, destinado a amparar as vergas ou a controlar as velas (em número superior a vinte), que, do ponto de vista de um mão-verde que olhasse do tombadilho, o *Essex* devia parecer a teia de uma aranha gigante que tivesse fiado cordas.

Que cada uma daquelas cordas possuísse um nome era algo absolutamente cômico para um mão-verde. Como poderia uma pessoa, mesmo depois de uma viagem de três anos, esperar ter alguma idéia de onde se prendia a ponta de cada corda daquelas? Para os jovens habitantes de Nantucket, como Nickerson e seus amigos, isso era especialmente desalentador, uma vez que haviam iniciado a viagem supondo saber muito mais do que aparentemente sabiam. “Tudo era tumulto, confusão e tropeço, a bem dizer, para uma parte da tripulação”, lembrou Nickerson.

“Os oficiais eram homens sagazes e ativos e sem dúvida [...] ficavam irritados por apresentar aos olhos da sua cidade natal tamanho espetáculo de incompetência.”

Como era sua obrigação permanecer no tombadilho superior, Pollard se via impotente diante de toda aquela exibição de imperícia. Quem dava o melhor de si para colocar alguma ordem naquela bagunça era o primeiro imediato, Owen Chase, que permanecia na parte frontal do convés. Seu dever era fazer com que todos os comandos de Pollard fossem cumpridos, e Chase gritava e incentivava os homens como se qualquer hesitação ou erro deles fosse uma ofensa pessoal.

Pollard e Chase estavam juntos a bordo do *Essex* desde 1815, quando Chase, aos dezoito anos, fora contratado como simples marinheiro. Chase havia progredido depressa, galgando os postos um a um. Na viagem anterior, ele fora arpoador e agora, com apenas 22 anos, era o primeiro imediato. (Matthew Joy, o segundo imediato do *Essex*, era quatro anos mais velho que Chase.) Se tudo corresse bem durante a viagem, Chase teria uma boa chance de se tornar capitão antes de completar 25 anos.

Com 1,73 metro de altura, Chase era alto para os padrões do início do século XIX; superava o capitão Pollard, um homem pequeno, com tendência a engordar. Enquanto o pai de Pollard também tinha sido capitão, o de Chase era lavrador. Talvez por seu pai ser lavrador em uma ilha onde toda a glória cabia aos homens do mar, Chase era movido por uma ambição maior do que a habitual e, ao começar a sua terceira viagem, ele não fazia segredo da sua ansiedade de se tornar capitão. “Duas viagens são geralmente consideradas o bastante para qualificar para o comando um homem jovem, ativo e inteligente”, escreveu, “tempo em que ele aprende, com a experiência e com os exemplos que lhe são apresentados, tudo o que é necessário saber.” Chase era seis anos mais novo do que o capitão Pollard, mas tinha a sensação de já dominar tudo o que era preciso conhecer para realizar com êxito o trabalho de Pollard. A atitude demasiado confiante do primeiro imediato devia tornar difícil para Pollard (um capitão em sua primeira viagem de comando, em substituição a um predecessor respeitado e com uma carreira longa) afirmar o seu estilo próprio de comando.

Enquanto a tripulação reunia cordas e amarras extras nos preparativos para levantar âncora, Chase se certificava de que tudo estava bem seguro no convés. Em seguida, ordenou aos homens que fossem ao molinete, um cilindro comprido de madeira, disposto na horizontal, com uma fileira dupla de furos em cada extremidade. Situado bem diante da escotilha do castelo de proa, o molinete proporcionava a força mecânica necessária para efetivar o pesado içamento da âncora a bordo do navio. Oito homens se postavam nas duas extremidades, quatro atrás, quatro na frente, cada um segurando uma alavanca de madeira.

Trabalhar no molinete de forma coordenada era um desafio estafante. “Para executar essa tarefa, os marinheiros devem [...] aplicar um tranco repentino, todos

ao mesmo tempo”, explica um relato, “movimento em que eles são guiados por uma espécie de canto ou brado, pronunciado por um deles.”

Depois que os homens afrouxavam o cabo da âncora, ou simplesmente içavam os ferros, era a hora de os membros da tripulação posicionados na parte de cima soltarem as velas de suas amarras. Pollard, então, ordenou a Chase (a quem, segundo o costume, sempre tratava de “senhor Chase”) que levantasse a âncora e o avisasse quando estivesse suspensa. Aí começava o trabalho para valer — um processo, tendo em vista a inexperiência da tripulação do *Essex*, que provavelmente demorou um tempo excruciante para ser concluído: içar, pouco a pouco, a âncora enorme e encharcada de lama até a proa. Mais tarde, porém, a âncora ainda era atada junto ao parapeito, com a argola na ponta da sua haste presa a uma viga proeminente, chamada turco do lambareiro.

Então começou a autêntica agonia pública de Pollard e Chase. Havia velas adicionais para serem ajustadas à brisa sudoeste, que soprava cada vez mais forte. Uma tripulação experiente poria as lonas ao vento em um piscar de olhos. No caso do *Essex*, só depois de haverem dobrado completamente o Pontal Grande — a mais de nove milhas do ponto em que levantaram âncora —, as velas superiores, de joanete, foram, segundo Nickerson, “levantadas e presas, e todas as velas apanhavam a brisa”. Enquanto isso, Pollard e seus oficiais sabiam que as lunetas da cidade os haviam acompanhado em cada um daqueles terríveis momentos.

Como camareiro, Nickerson tinha de varrer os tombadilhos e enrolar toda e qualquer corda solta. Quando ele parou por alguns segundos para contemplar sua ilha querida, que desaparecia de vista atrás deles, foi abordado pelo primeiro imediato que, além de lhe dar um murro na orelha, rosnou:

— Ei, garoto, traga sua vassoura de volta aqui e limpe isso direito. Da próxima vez que eu tiver de falar com você, vou arrancar sua pele, meu rapaz!

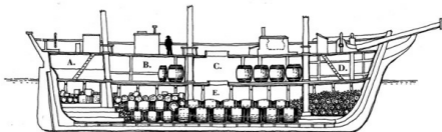
Nickerson e seus amigos de Nantucket talvez achassem que conheciam Chase antes da partida do navio, mas agora eles compreendiam que, como um outro jovem de Nantucket já havia descoberto, “no mar, as coisas são diferentes”. O imediato de um baleeiro de Nantucket sofria, em geral, uma transformação completa, do tipo doutor Jekyll e mister Hyde, quando se afastava da sua ilha natal, abandonando sua pele mansa de quaker para se tornar um capataz inflexível que só falava aos urros. “Muitas vezes se ouve uma mãe de Nantucket gabar-se de que o filho, imediato de um navio, é um verdadeiro *cospe-fogo*”, escreveu William Comstock, “o que significa que é cruel e tirânico, o que nesta ilha é considerado o *auge* da perfeição humana.”

E assim Nickerson viu Owen Chase transformar-se, de um rapaz absolutamente cordato, com uma jovem esposa chamada Peggy, em um brutamontes que não tinha o menor escrúpulo de usar a força física para conseguir a obediência e que praguejava de uma forma que chocava aqueles garotos, criados, em sua maior

parte, pelas mães e avós. “Embora umas poucas horas antes eu estivesse morto de ansiedade para partir nessa viagem”, recordou Nickerson, “agora parecia que uma repentina sombra de tristeza se alastrava sobre mim. Uma perspectiva nem um pouco estimulante estava à minha frente, com uma viagem longa e um superior severo. Ainda mais para um menino da minha idade, que nunca antes ouvira ameaças e palavras rudes como aquelas.”

Mas não se tratava apenas de descobrir que a vida em um baleeiro podia ser mais dura do que ele fora levado a crer. Agora que a ilha havia deslizado para trás do horizonte, Nickerson começava a compreender, como só um adolescente à beira da idade adulta pode fazê-lo, que os dias de despreocupação da infância haviam terminado para sempre: “Foi então que, pela primeira vez, percebi que eu estava sozinho em um mundo vasto e insensível [...] sem nenhum parente ou amigo para me oferecer uma palavra de bondade”. Foi quando Nickerson começou a avaliar “o enorme sacrifício que tinha feito”.

CORTE TRANSVERSAL DO BALEEIRO *ESSEX*



- A. *cabines do capitão e dos oficiais*
- B. *compartimento do leme*
- C. *câmara de gordura*
- D. *castelo de proa*
- E. *porão*

Naquela noite, os homens foram divididos em dois turnos, ou vigílias. Com a exceção dos “mais preguiçosos” —, como o cozinheiro, o garçom e o tanoeiro (ou fabricante de barris), que trabalhavam de dia e dormiam de noite —, todos os homens prestavam serviço em períodos alternados de quatro horas no tombadilho. Como crianças que escolhem os jogadores dos seus times em um pátio de recreação, o imediato e o segundo imediato se revezavam na escolha dos homens que

trabalhariam nos seus respectivos turnos. “O primeiro passo dos oficiais”, disse William Comstock, “é descobrir quem são os nativos da ilha e quem são os forasteiros. A honra de ser um cidadão romano não era, em tempos passados, uma distinção tão invejável quanto é, a bordo de um desses navios, ser natural daquele banco de areia denominado Nantucket.” Depois que todos os naturais de Nantucket tinham sido selecionados (Nickerson foi escolhido por Chase), os imediatos escolhiam entre os oriundos de cabo Cod e entre os negros.

A seguir vinha a escolha dos remadores das baleiras, uma disputa que envolvia os dois imediatos e também o capitão Pollard, que encabeçava o seu próprio bote. Como esses eram os homens em companhia de quem os imediatos ou o capitão viriam a travar uma batalha, eles procediam com toda a seriedade à escolha da tripulação das suas baleiras. “Havia muita competição entre os oficiais”, recordou um baleeiro, “e naturalmente alguma aflição, com um pouco de inveja mal disfarçada.”

Mais uma vez, cada oficial tentava prover seu bote com o maior número possível de naturais de Nantucket. Nickerson se viu escolhido para o bote de Chase, e a Benjamin Lawrence, de Nantucket, coube o posto de arpoador. O amigo de Nickerson (e primo do capitão) Owen Coffin foi designado para o bote de Pollard, juntamente com vários outros oriundos de Nantucket. Matthew Joy, que no posto de segundo imediato era o oficial de nível mais baixo, acabou ficando sem nenhum ilhéu em sua embarcação. Os três homens remanescentes, que não haviam sido escolhidos para remadores, tornaram-se zeladores do navio. Sua obrigação era cuidar do *Essex* enquanto os demais caçavam baleias.

O primeiro dia de uma viagem de pesca de baleia incluía um outro ritual — o discurso que o capitão dirigia à tripulação. Dizia-se que a tradição remontava ao momento em que Noé fechou as portas da arca, e era também o modo de o capitão se apresentar oficialmente. Era um espetáculo que todos a bordo — oficiais e mãos-verdes, igualmente — aguardavam com grande interesse.

Tão logo Pollard começou a falar, Nickerson ficou impressionado pela diferença entre o capitão e o primeiro imediato. Em vez de berrar e xingar os homens, Pollard falou “sem nenhuma exibição de arrogância ou qualquer palavra descortês”. Ele simplesmente afirmou que o êxito da viagem dependia da tripulação e que todos deviam obedecer estritamente às ordens dos oficiais. Qualquer marinheiro que intencionalmente desrespeitasse uma ordem, disse Pollard, teria de responder não só aos oficiais mas também a ele. O capitão, em seguida, dispersou os homens com as palavras: “Dê início ao primeiro turno, senhor Chase”.

Os homens do *Essex* comiam e dormiam em três áreas diferentes: as cabines do capitão e dos imediatos, na parte posterior do navio; o compartimento do leme, onde

se instalavam os arpoadores e os jovens de Nantucket, imediatamente à frente da área dos oficiais; e o castelo de proa — local apertado, mal iluminado, na extremidade dianteira do navio, separado do compartimento do leme pela câmara de gordura. A separação entre o castelo de proa e os demais alojamentos não era apenas física mas também racial. Segundo Addison Pratt, um mão-verde em um navio de Nantucket em 1820, o castelo de proa ficava “cheio de escuros”, ao passo que os marinheiros brancos que não tinham posto de comando alojavam-se no compartimento do leme. Refletindo os preconceitos típicos de um baleeiro de Nantucket, Thomas Nickerson se considerava “um verdadeiro felizardo por não ser mantido confinado muito próximo de um número tão grande de negros” no castelo de proa do *Essex*.

Mas o castelo de proa tinha suas vantagens. Seu isolamento (o único modo de entrar era por uma escotilha no convés) significava que seus ocupantes podiam criar um mundo próprio. Quando viajou em um navio mercante na década de 1830, Richard Henry Dana, autor de *Two Years Before the Mast* [Dois anos diante do mastro], preferia a camaradagem que encontrava no castelo de proa ao ambiente do compartimento do leme, onde “a gente fica na vizinhança do olhar dos oficiais, não pode dançar, cantar, jogar, fumar, fazer nenhum barulho ou *resmungar* [i.e., reclamar], ou gozar algum outro dos prazeres de um marinheiro”. No castelo de proa, os marujos afro-americanos se regalavam com a antiga tradição marítima de “contar casos” — trocar histórias sobre travessias, colegas de bordo e naufrágios, juntamente com outros relatos marítimos. Dançavam e cantavam, muitas vezes acompanhados por uma rabeça; rezavam ao seu Deus; e, em conformidade com uma outra tradição das viagens pelo oceano, criticavam o capitão e seus oficiais.

Na manhã seguinte, muitos mãos-verdes viam-se dominados pelo enjôo, “rolavam e tropeçavam pelo convés, quase prontos [...] para morrer ou se lançar ao mar”, recordou Nickerson. Os oriundos de Nantucket possuíam o que julgavam um remédio infalível para o enjôo, um tratamento que mortais mais delicados podiam considerar ainda pior do que a doença. A vítima era forçada a engolir um pedaço de gordura de porco, amarrado a um cordão, o qual, a seguir, era puxado de volta. Se os sintomas voltassem, o procedimento seria repetido.

Chase não estava disposto a se mostrar complacente com sua tripulação enjoada. Naquela manhã, às oito badaladas em ponto, ele ordenou a todos que limpassem os tombadilhos e preparassem o navio para caçar baleias. Embora a população de baleias nas águas do sudeste da ilha, ao longo da orla da Corrente do Golfo, houvesse diminuído de forma acentuada no correr dos anos, ainda era bem possível topar com o que os habitantes de Nantucket chamavam de um bando de cachalotes. Pobre da tripulação que não tivesse tudo a postos quando uma baleia fosse avistada.

Mas, para avistar uma baleia, o vigia tinha de estar no topo do mastro — uma perspectiva nada agradável para uma tripulação de mãos-verdes mareados. Todos os homens deviam subir ao topo do mastro principal e ficar duas horas em busca de baleias. Alguns estavam tão fracos de tanto vomitar que duvidavam ter a força necessária para ficar, durante duas horas, seguro a uma verga que não parava de balançar. Um deles, disse Nickerson, chegou a ponto de protestar que era “completamente absurdo e irracional” esperar que eles avistassem baleias e afirmou que ele mesmo “não haveria de ir, e esperava que o capitão não contasse com ele para aquela tarefa”.

O fato de que esse marinheiro anônimo tenha mencionado especificamente o capitão, em vez do primeiro imediato, sugere que era o primo de Pollard, Owen Coffin, de dezessete anos. Abatido e sinceramente temeroso quanto à sua vida, Coffin pode ter lançado um apelo desesperado e insensato ao seu parente, para obter um abrandamento temporário da disciplina do primeiro imediato. Mas foi em vão. Segundo Nickerson, cuja narrativa não é destituída de ironia, seguiram-se “algumas palavras meigas” dos oficiais, sucedidas de “alguns pequenos estímulos que demonstravam o estado de ânimo deles”, e em pouco tempo todos os mãos-verdes haviam cumprido o seu turno no alto do mastro.

Como um esquiador que atravessa a encosta de uma montanha, um baleeiro de Nantucket tomava uma rota indireta, rumo ao cabo Horn, um curso determinado pelos ventos predominantes do oceano Atlântico. Primeiro, empurrado pelos ventos de oeste, o navio navegava para o sul e para o leste, na direção da Europa e da África. Lá, pegava os ventos de nordeste chamados alísios, que levavam o navio de volta para o outro lado do oceano, na direção da América do Sul. Após atravessar o Equador em uma região muitas vezes sem ventos conhecida como região das calmarias, o navio seguia para o sul e para o oeste, impelido pelos ventos alísios de sudeste, em uma região de ventos instáveis. Então o navio encontrava a faixa de ventos de oeste, que podiam tornar muito difícil contornar o cabo Horn.

No primeiro trecho do seu percurso para o sul pelo Atlântico, havia paradas para abastecimento nos Açores e nas ilhas de Cabo Verde, onde frutas, verduras e animais podiam ser adquiridos por muito menos do que em Nantucket. Essas paradas também davam aos marinheiros a oportunidade de embarcar de volta o óleo que houvessem obtido no percurso através do Atlântico.

No dia 15 de agosto, três dias após a partida de Nantucket, o *Essex* singrava a boa velocidade na direção dos Açores, com o vento sudoeste soprando em cheio a estibordo, ou a boreste. Havendo partido de Nantucket no final da estação, os oficiais contavam recuperar o tempo perdido. Como de hábito, três velas de joanete enfunavam nas vergas mais altas, mas nesse dia o *Essex* também portava pelo

menos uma vela auxiliar, um retângulo de lona montado em uma verga especial, provisoriamente fixada na ponta da verga do joanete grande.

Os baleeiros raramente içavam suas velas auxiliares, sobretudo quando estavam em uma região onde era possível avistar baleias. Enquanto a rapidez com que entregavam sua carga era uma questão de vida ou morte para os navios que faziam o comércio com a China, os baleeiros, em geral, não tinham a menor pressa. O emprego de velas auxiliares significava que o capitão queria arrancar do seu navio qualquer quarto de nó a mais que conseguisse. As velas eram difíceis de instalar e mais difíceis ainda de desarmar, sobretudo com uma tripulação inexperiente. Uma vez que as retrancas da vela se projetavam além da verga, havia o perigo de que afundassem na água, caso o navio começasse a balançar de um lado para o outro. Para um baleeiro cheio de mãos-verdes, aproximar-se das águas muitas vezes tempestuosas da Corrente do Golfo com suas velas auxiliares abertas representava uma atitude agressiva, se não imprudente, da parte do seu capitão.

Com a vela extra pegando o vento, o *Essex* se deslocava ligeiro, provavelmente a seis ou oito nós. O vigia avistou um navio à frente. Pollard ordenou ao timoneiro que virasse o leme para ele e logo o *Essex* havia alcançado o que se descobriu ser o baleeiro *Midas*, que partira de New Bedford cinco dias antes. O capitão Pollard e o capitão do *Midas* trocaram gritos joviais, junto com estimativas de sua longitude, e o *Essex* rapidamente o ultrapassou, e toda a sua tripulação, sem dúvida alguma, deliciou-se com o fato de seu navio haver provado ser aquilo que Nickerson chamou de “o marinheiro mais veloz, entre os dois”.

Mais tarde, nesse mesmo dia, o tempo começou a piorar. Nuvens chegaram pelo céu e o lado sudoeste se tornou perigosamente sombrio. “O mar ficou muito bravo”, recordou Nickerson, “o que fez o navio sacudir e dar trancos violentos.” Muito embora uma tempestade parecesse iminente, o *Essex* “continuou a trazer abertas todas as velas possíveis durante a noite inteira e [os oficiais] não tiveram motivo para incomodar seus homens, exceto em seus respectivos turnos de serviço”.

Na manhã seguinte, estavam na Corrente do Golfo, e chovia forte. Os naturais de Nantucket conheciam essa sinistra e quente corrente oceânica melhor talvez do que quaisquer outros marinheiros. No século XVIII, eles caçaram cachalotes na periferia dessa corrente desde a Carolina até as Bermudas. Em 1786, Benjamin Franklin — cuja mãe, Abiah Folger, nascera em Nantucket — usara o conhecimento haurido de um “primo” de Nantucket, o capitão baleeiro Timothy Folger, para traçar o primeiro mapa da Corrente do Golfo.

Muitas razões náuticas, e também psicológicas, entravam em jogo em uma decisão de recolher as velas. Nenhum capitão queria se mostrar tímido sem necessidade, embora correr riscos desnecessários, sobretudo no início de uma viagem que podia durar até três anos, fosse algo pouco sensato. A certa altura, as condições se tornaram tão severas que Pollard resolveu recolher as velas de joanete da proa e

da mezena, mesmo deixando abertas as velas do joanete grande e também as velas auxiliares, em geral as primeiras a serem recolhidas quando o tempo piorava. Pollard talvez quisesse ver como o *Essex* se comportava quando pressionado até o seu limite. Eles seguiram em frente, recusando-se a dar o braço a torcer.

Segundo Chase, dava para ver a coisa se aproximando: uma grande nuvem negra que corria na direção deles, vinda de sudoeste. Esse era, com certeza, o momento de recolher as velas. Mas novamente eles aguardaram. A nuvem não devia passar de um vendaval sem gravidade. Eles iam agüentar. Conforme Chase viria a admitir mais tarde, “enganaram-se redondamente quanto à força e à violência do temporal”.

Ao retardar, ainda que só por um segundo, a ordem para recolher as velas diante de uma borrasca que se aproxima, Pollard estava demonstrando todo o seu desprezo pela sabedoria marítima tradicional. Os oficiais da Marinha britânica tinham uma máxima: “Nunca ser pego de surpresa por uma borrasca, e nunca ser apanhado desprevenido pelo inimigo”. Dizia-se que quanto mais bem definida e delineada fosse a nuvem de tempestade, pior seria o vento; o trovão e o raio também eram sinais ruins. Quando riscos denteados de raios começaram a estalar ao longe no céu negro impenetrável e os trovões retumbaram, Pollard enfim começou a dar suas ordens. Mas era tarde demais.

Diante de uma borrasca que se avizinhava, havia duas opções: ou apontar o navio na direção de onde vinha o vento, para aliviar a pressão sobre as velas ao deixá-las a barlavento, ou então virar 180 graus, na direção oposta, a favor do vento, e deixar que a tempestade soprasse o navio junto com ela. Isso aliviava a pressão nas velas de proa, pois ficavam parcialmente protegidas pelas velas traseiras. Na marinha mercante, na qual os navios capitavam habitualmente com uma tripulação menor do que o necessário, alguns capitães preferiam voltar-se de frente contra o vento — o que chamavam orçar através de uma borrasca — em parte porque se contrapor ao vento é a tendência natural de um navio em uma tempestade. A maioria dos capitães, porém, preferia fugir do vento — uma estratégia que exigia que eles previssem a chegada da borrasca enquanto a tripulação recolhia as velas superiores e posteriores. Tentar fugir do vento nos últimos segundos antes de ser assaltado por uma borrasca era forçosamente dar mostras de “uma avaliação equivocada da borrasca, ou de falta de zelo”.

Foi exatamente isso o que aconteceu com o *Essex*. Quando a borrasca se aproximou, o timoneiro recebeu ordem de dar as costas para o vento e “correr à frente dele”. Infelizmente, levava tempo para um navio do porte do *Essex* conseguir responder ao seu timão. Quando o temporal desabou sobre o navio, ele havia apenas começado a curva e estava de lado para o vento — a pior posição possível.

Para os mãos-verdes, só o barulho já era apavorante: o chiar do vento através do cordame e depois o louco esvoaçar das velas e o ranger dos mastros e estais. O *Essex* começou a desviar-se para sotavento — primeiro, devagar, o peso considerável da quilha e do lastro do navio, para não falar das toneladas de suprimentos guardados no porão, recusavam-se a ceder, mas depois, quando o vento se tornou mais forte, o navio sucumbiu de forma inevitável à pressão inclemente da tempestade.

Quando um navio aderna 45 graus ou mais, seu casco pode ser comparado a um homem gordo na parte mais curta de uma gangorra desigual. Não importa o quanto o homem seja pesado, se a outra parte da gangorra, no lado oposto do eixo, for comprida o bastante, acaba por se tornar uma alavanca que cedo ou tarde vai erguer o homem no ar, enquanto a ponta oposta da gangorra baixa lentamente até o chão. No caso do *Essex*, os mastros e suas velas pressionadas pelo vento se tornaram alavancas que empurravam o casco para o ponto de onde não poderia mais voltar, forçando-o a virar até as pontas das vergas estarem mergulhadas na água. O *Essex* havia adernado quase noventa graus para o lado — tinha sido virado “na ponta dos vau”, em linguagem do mar.

Os que estavam no convés se agarraram ao acessório mais próximo, com medo de cair nos embornais de sotavento, agora debaixo da água, a uma profundidade equivalente ao joelho de um homem. Aqueles que estavam sob o convés faziam o que podiam para se proteger dos objetos que desabavam à sua volta. Caso já não a tivesse abandonado, o cozinheiro estaria fazendo todo o possível para escapular da cozinha, enquanto o fogão e o guarda-louças muito pesados ameaçavam rebentar as frágeis paredes de madeira. As duas baleeiras a bombordo do *Essex* haviam desaparecido sob as águas, empurradas para o fundo pelo peso maciço do navio tombado. Segundo Chase, “toda a tripulação do navio, por um breve tempo, se viu lançada em um extremo temor e confusão”.

Porém, no meio de todo o caos, houve pelo menos no convés uma repentina sensação de calma. Quando um navio sofre uma carenagem, seu casco age como uma barreira contra o vento e a chuva. Embora o navio tivesse sido abatido de encontro à água, os homens se viram temporariamente ao abrigo das forças uivantes do vento. Pollard aproveitou a oportunidade para trazer a tripulação de volta à ordem. “O semblante frio e desassombrado do capitão”, recordou Nickerson, “logo tranqüilizou a todos.” Foi dada a ordem para soltar todas as adriças e deixar que as escotas corresse, mas “o navio estava tão tombado que nada se passou conforme o desejado”.

Se a borrasca continuasse a segurar o navio naquela posição, logo ele começaria inevitavelmente a afundar, enquanto o mar afluía para dentro do casco através das escotilhas abertas. Quanto mais tempo a embarcação ficasse de lado, maiores as chances de o lastro e os suprimentos no porão se deslocarem para sotavento, uma situação desastrosa da qual o navio talvez nunca conseguiria se recuperar. As ondas

já tinham varrido quase completamente a cozinha da superfície do convés. Como último recurso, talvez fosse necessário cortar os mastros.

A chuva não parava de cair, os relâmpagos estouravam e o tempo diminuía de velocidade e se arrastava, enquanto os homens aferravam-se à amurada. Mas, antes que os machados entrassem em cena, o navio deu uma guinada de volta à vida. Os homens puderam sentir isso nas mãos e nos pés, e também no fundo do estômago — um relaxamento da tensão terrível. Eles esperavam que uma outra rajada de ventania viesse empurrar o navio de novo para baixo. Mas não — o lastro continuou a exercer sua pressão gravitacional, erguendo os três mastros até que as vergas saíram totalmente da água. Enquanto os mastros oscilavam apontados contra o céu, a água do mar escorria pelos tombadilhos e saía pelos embornais. O *Essex* estremeceu de volta à posição vertical e era de novo um navio.

Agora que o casco não servia mais de abrigo, os oficiais rapidamente se deram conta de que a borrasca havia passado. Mas, embora tivesse diminuído, o vento ainda soprava com força. A proa agora estava voltada contra o vento, as velas se enfunavam para trás, contra os mastros. O cordame rangia de uma forma sinistra, estranha, enquanto o casco chafurdava nas ondas açoitadas pela chuva. Os tombadilhos balançaram e os mãos-verdes momentaneamente perderam o equilíbrio. Dessa vez, o navio não estava virando para o lado, mas navegava de ré, a água espumava sobre o tombadilho superior enquanto seu gio largo era empurrado contra as ondas, que esmurravam a baleeira sobressalente presa na borda da popa.

Navegar de ré em um navio de velas redondas era perigoso. As velas eram comprimidas de encontro aos mastros, tornando quase impossível desfaldá-las. A pressão punha uma tensão imensa nos estais e nas vergas. Como o cordame não fora projetado para uma pressão proveniente daquela direção, os três mastros poderiam vir abaixo, um sobre o outro, como um dominó, ao longo do convés. As janelas da popa já ameaçavam rebentar e inundar a cabine do capitão. Havia também o perigo de se romper o leme alto e estreito do navio, leme que se tornou inútil enquanto a água fazia pressão contra ele.

Por fim, a proa do *Essex* virou de sotavento, suas velas se enfunaram e o navio mais uma vez navegava para vante. Agora a tripulação podia fazer o que deveriam ter feito antes da tempestade — recolher as velas.

Enquanto os homens no topo dos mastros lutavam com as lonas, o vento mudou para noroeste e os céus começaram a limpar. Mas o estado de ânimo a bordo do *Essex* era de abatimento. O navio fora seriamente danificado. Várias velas, inclusive a do joanete grande e a vela auxiliar, viraram farrapos inúteis. A cozinha fora destruída. As duas baleeiras que pendiam amarradas a bombordo do navio foram arrancadas de seus turcos e carregadas para longe, junto com todo o seu equipamento. O bote sobressalente na popa fora espatifado pelas ondas. Com isso, só

restavam dois botes próprios para o uso — um baleeiro requeria no mínimo três — e mais dois botes sobressalentes. Embora o bote de popa do *Essex* pudesse ser consertado, eles ficariam sem nenhum bote sobressalente. O capitão Pollard contemplou o caos de madeiras lascadas à sua volta e declarou que o navio ia voltar para Nantucket a fim de sofrer reparos.

Seu primeiro imediato, no entanto, discordou. Chase insistiu em que deviam continuar a viagem, a despeito dos estragos sofridos. Eram boas as chances, insistiu ele, de conseguirem arranjar baleeiras extras nos Açores, onde logo iriam aportar para obter provisões frescas. Joy apoiou seu colega imediato. Em geral, a vontade do capitão era a lei do navio. Mas, em vez de ignorar seus dois jovens imediatos, Pollard ponderou os argumentos deles. A quatro dias em seu primeiro comando, o capitão Pollard voltou atrás. “Após uma breve reflexão e uma consulta a seus oficiais”, recordou Nickerson, “o capitão considerou sensato continuar em nosso curso e confiar na fortuna e na providência benévola para recuperar o que havíamos perdido.”

A desculpa dada à tripulação foi de que então, com o vento de noroeste, levaria tempo demais regressar para Nantucket. Nickerson desconfiou de que Chase e Joy tinham outros motivos. Ambos sabiam que os homens não haviam acolhido muito bem o tratamento que receberam dos imediatos. Vendo a carenagem como um mau agouro, muitos marinheiros se tornaram mal-humorados e azedos. Se voltassem a Nantucket, alguns certamente abandonariam a tripulação. Apesar da gravidade da perda das baleeiras, não era uma boa hora para regressar ao porto de origem.

Como era ele o objeto de boa parte do descontentamento da tripulação, não é de admirar que Chase, em seu relato do incidente, nunca mencione que Pollard havia proposto, originalmente, o retorno. Na opinião de Chase, a carenagem não passou de um contratempo sem importância: “Reparamos os estragos sem muita dificuldade e prosseguimos em nosso curso”. Mas Nickerson entendia de outra forma. Muitos dos homens do *Essex* estavam profundamente abalados com a carenagem e queriam abandonar o navio. Toda vez que passavam por uma embarcação que se dirigia para a terra natal, os mãos-verdes lamentavam-se; nas palavras de um deles: “Ah, como eu gostaria de estar a bordo desse navio indo de novo para casa, pois estou absolutamente farto dessas viagens de caça à baleia” — muito embora ainda não tivessem visto nem uma baleia sequer.

3. Primeiro sangue

Depois de uma parada nos Açores para reabastecer o navio — o que trouxe a bordo muitos vegetais frescos mas nenhuma baleeira sobressalente —, o *Essex* rumou para o sul, na direção das ilhas de Cabo Verde. Duas semanas depois, avistaram a ilha Boavista. Em contraste com os montes verdes e exuberantes dos Açores, as encostas das ilhas de Cabo Verde eram marrons e áridas, sem árvore alguma para oferecer alívio para o ardente sol subtropical. Pollard tencionava obter alguns porcos na ilha de Maio, umas poucas milhas a sudoeste.

Na manhã seguinte, quando se aproximavam da ilha, Nickerson notou que Pollard e seus imediatos estavam estranhamente animados, falavam entre si com um entusiasmo conspiratório, enquanto passavam a luneta de um para o outro, observando em turnos algo na praia. O que Nickerson chamou de “motivo daquela alegria” permaneceu um mistério para o resto da tripulação até se aproximarem o suficiente da ilha para verem um baleeiro encalhado sobre a areia da praia. Ali, talvez, estivesse a fonte de algumas baleeiras adicionais — algo de que os homens do *Essex* precisavam mais desesperadamente do que de carne de porco.

Antes que Pollard pudesse enviar um de seus botes para o navio encalhado, uma baleeira partiu da praia e seguiu direto rumo ao *Essex*. A bordo, estava o cônsul americano interino, Ferdinand Gardner. Ele explicou que o baleeiro encalhado era o *Archimedes*, de Nova York. Quando se aproximava da enseada, o navio se chocou com um rochedo submerso, o que forçou o capitão a conduzir o *Archimedes* para a areia da praia, antes que a perda fosse total. Gardner havia comprado os destroços, mas só tinha uma baleeira para vender.

Embora uma baleeira fosse melhor do que nada, o *Essex* ainda estaria

perigosamente mal provido de botes. Com essa mais recente aquisição (velha e cheia de rachaduras, na verdade), o *Essex* contava agora com um total de quatro baleeiras. Isso o deixaria com um único bote sobressalente. Em um ramo de atividade tão perigoso como aquele, os botes sofriam avarias tão freqüentes em seus encontros com as baleias que muitos baleeiros chegavam a dispor de três botes sobressalentes. Com apenas quatro botes no total, a tripulação do *Essex* só podia contar com uma margem de erro muito reduzida. Isso era perturbador. Até os mãos-verdes sabiam que um dia suas vidas poderiam depender da condição em que estivessem aquelas frágeis conchas de ostra.

Pollard comprou a baleeira, em seguida conduziu o *Essex* para a enseada que servia de ancoradouro em Maio, onde morros pontudos de sal branco como osso — proveniente das salinas no interior da ilha — acrescentavam ao cenário uma sensação de desolação. O *Essex* ancorou ao lado de um outro baleeiro de Nantucket, o *Atlantic*, que estava descarregando mais de trezentos barris de óleo, os quais seriam embarcados de volta à ilha. Enquanto o capitão Barzillai Coffin e sua tripulação podiam se vangloriar das sete ou mais baleias que haviam matado desde que partiram de Nantucket no dia 4 de julho, os homens do *Essex* ainda estavam ocupados em pôr de novo em ordem seu navio, após a carenagem na Corrente do Golfo, e ainda não tinham avistado nenhuma baleia.

Feijões brancos eram a moeda em Maio e, com uma pipa de feijões a bordo, Pollard fez baixar ao mar uma baleeira para, em terra, conseguir alguns porcos. A Nickerson coube o remo de popa. O ancoradouro não tinha cais nem docas e, na maré alta, conduzir uma baleeira até a praia era tarefa extremamente árdua. Embora tenha se aproximado da praia no melhor trecho possível da enseada, Pollard e seus homens se viram em apuros. “Nosso bote na mesma hora foi tombado e virou na rebentação”, recordou Nickerson, “e acabou jogado na praia com o fundo voltado para cima. Os colegas não se importaram muito com isso, pois ninguém se machucou, mas até que acharam divertido ver o capitão levar um caldo tão bem dado.”

Pollard trocou um barril e meio de feijões por trinta porcos, que guinchavam, grunhiam e fediam, transformando o convés do *Essex* em um chiqueiro. O impressionável Nickerson sentiu-se abalado com as condições desses animais. Descreveu-os como “quase esqueletos”, e notou que seus ossos ameaçavam perfurar a pele, quando caminhavam pelo navio.

Só depois de o *Essex* haver cruzado a linha do Equador e alcançar trinta graus de latitude sul — aproximadamente a meio caminho entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires — o vigia avistou a primeira baleia da viagem. Era preciso ter olhos aguçados para enxergar o esguicho de uma baleia: uma débil baforada branca no horizonte

distante, que só durava uns poucos segundos. Mas era o que bastava para o vigia gritar para baixo: “Esguicho à vista!”. Ou apenas: “Es-guiiii-cho!”.

Depois de mais de três meses no mar sem ver baleia alguma, o oficial no convés gritou ansioso, em resposta: “Qual a direção?”. O comentário seguinte do vigia não só dirigiu o timoneiro no rumo das baleias como também lançou a tripulação em um frenesi crescente. Se visse uma baleia saltar no ar, o vigia gritaria: “Pulo à vista!”. Se visse de relance a cauda horizontal de uma baleia, ele gritaria: “Cauda à vista!”. Qualquer sinal de espuma ou borrifo suscitava o grito: “Água branca à vista!”. Se o vigia visse um outro esguicho, voltava a gritar: “Es-guiiii-cho!”.

Sob a direção do capitão e dos imediatos, os homens começaram a preparar as baleeiras. Barricas de corda de arpão foram postas dentro delas; retiraram a bainha da ponta dos arpões, ou ferros, que foram afobadamente afiados uma última vez. “Tudo era vida e alvoroço”, lembrou um ex-baleeiro. O bote de Pollard foi o único que se manteve a estibordo. O de Chase estava a bombordo, na popa. O de Joy estava logo à frente do de Chase e era conhecido como o bote do poço do navio.

Depois de chegar a uma milha do grupo de baleias, o navio quase se imobilizou ao virar a vela mestra. O imediato subiu para a popa da sua baleeira e o arpoador assumiu sua posição na proa, enquanto os quatro remadores permaneciam no convés e baixavam o bote até a água com um par de talhas conhecidas pelo nome de talhas de turco. Quando o bote já estava boiando ao lado do navio, os remadores — deslizando pelas talhas de turco ou descendo pelo costado do navio — foram se juntar ao imediato e ao arpoador. Uma tripulação experiente podia soltar uma baleeira das cordas e baixá-la ao mar em menos de um minuto. Quando as três baleeiras já estavam afastadas do navio, cabia aos três zeladores cuidar do *Essex*.

Nesse estágio inicial do ataque, o imediato ou o capitão se punham no leme, na popa da baleeira, ao passo que o arpoador se encarregava do primeiro remo, ou remo do arpoador. Atrás do arpoador, vinha o remador da proa, em geral o marujo mais experiente em lidar com o mastro de proa. Depois que a baleia fosse arpoada, seria sua a tarefa de comandar a tripulação enquanto puxava a corda da baleia. Depois vinha o remador intermediário, que manejava o mais comprido e mais pesado dos remos laterais — que chegava a 5,5 metros de comprimento e vinte quilos de peso. A seguir vinha o remador da barrica. Ele manobrava as duas barricas de corda de baleia. Era sua tarefa molhar a corda em um pequeno recipiente semelhante a um balde, chamado vaso, depois que a baleia fosse arpoada. Molhar a corda impedia que ela se queimasse em virtude da fricção quando corria pela cabeça de pau, uma estaca vertical montada na popa da baleeira. Depois do remador da barrica, vinha o remador de popa. Era, em geral, o mais leve da tripulação e cabia a ele garantir que a corda da baleia não se embaraçasse quando fosse puxada de volta para dentro do bote.

Três dos remadores ficavam a estibordo do bote, e dois, a bombordo. Se o

imediatos gritasse “Puxem três”, só os homens cujos remos estavam a estibordo remar. “Puxem dois” determinava que o remador da barrica e o remador de proa, cujos remos ficavam a bombordo, remassem. “Alto” era para parar de remar, ao passo que “todos à popa” indicava que eles deviam remar para trás, até que o movimento para a ré se firmasse. “Dar tudo agora” era a ordem com a qual a caçada tinha início, indicando aos homens que deviam puxar os remos juntos, e o remador da popa dava a batida que os outros quatro acompanhavam. Com os cinco homens puxando os remos, e o capitão ou o imediato os estimulando, a baleeira deslizava como um míssil esguio por cima da crista das ondas.

A competição entre os remadores de um navio baleeiro era sempre animada. Ser o bote mais veloz dava aos seis homens de sua tripulação o direito de se gabar diante do restante do navio. Eles estavam prestes a saber quem eram os maiores do *Essex*.

Com quase meia milha entre o navio e as baleeiras, as três tripulações dispunham de bastante espaço livre para testar sua velocidade. “Essa prova, mais do que qualquer outra durante nossa viagem”, recordou Nickerson, “era tema de muita discussão e ansiedade entre os tripulantes; pois ninguém queria ficar atrás dos demais.”

Enquanto as baleias, sem desconfiar de nada, moviam-se adiante a três ou quatro nós de velocidade, as três baleeiras disparavam na direção delas a cinco ou seis nós. Muito embora todos compartilhassem o êxito de uma única baleeira, ninguém queria ser superado pelos demais; sabia-se que a tripulação de um bote costumava abalroar deliberadamente o outro, quando as duas baleeiras disputavam corrida lado a lado, no encaixe da cauda gigante de um cachalote.

Os cachalotes normalmente ficam debaixo da água durante dez ou vinte minutos, embora haja registros de mergulhos de mais de noventa minutos. A regra prática do baleeiro era de que, antes de mergulhar, a baleia soltava um sopro para cada minuto que iria permanecer debaixo da água. Os baleeiros sabiam também que, enquanto estivesse submersa, a baleia continuaria a nadar na mesma velocidade e na mesma direção que vinha seguindo antes do mergulho. Assim, um baleeiro experiente podia calcular com uma precisão notável em que ponto uma baleia submersa iria provavelmente reaparecer.

Nickerson era o remador de proa no bote de Chase, o que o situava logo à frente do primeiro imediato, no leme. Chase era o único homem no bote que podia de fato ver a baleia adiante deles. Embora cada imediato ou capitão tivesse o seu estilo pessoal, todos ataçavam e incentivavam suas tripulações com palavras que evocavam a selvageria, a ansiedade e a sanguinolência quase erótica associada à perseguição de um dos maiores mamíferos do planeta. À tensão vinha se somar a necessidade de permanecer tão silenciosos quanto possível para não assustar ou “acanhá-la” a baleia. William Comstock registrou as palavras sussurradas por um imediato de Nantucket:

Remem, pelo amor de Deus. Este bote parece que não se mexe. Vocês estão todos dormindo; vejam, vejam! Lá está ela; linda, linda. Eu amo vocês, meus caros companheiros, sim, sim, eu amo; faço qualquer coisa por vocês. Eu dou para vocês beberem o sangue do meu coração; é só me levarem até essa baleia, só dessa vez, dessa vez só, remem. Ah, são Pedro, são Jerônimo, são Estevão, são Jorge, são João, o demônio em pernas de pau; levem-me até lá; ah, deixem-me fazer cosquinhas nela, deixem-me tocar suas costelas. Para lá, para lá, vamos; ah, ah, ah, adiante, adiante. Levante-se, Starbuck [o arpoador]. Não segure seu arpão desse jeito; segure com a outra mão na ponta da estaca. Agora, agora, atenção. Dispare, dispare.

Como se viu, a tripulação de Chase foi a mais veloz nesse dia e logo estavam a uma distância que permitia arpoar a baleia. Agora as atenções se voltaram para o arpoador, que passara mais de uma milha remando com força total. Suas mãos estavam feridas e os músculos dos braços tremiam de exaustão. Durante todo o tempo, ele fora obrigado a ficar de costas para uma criatura que agora estava a poucos metros, ou até centímetros, dele, e a sua cauda — com mais de 3,5 metros de envergadura — oscilava para cima e para baixo bem ao alcance da sua cabeça. Ele podia ouvir o animal — o rugido cavo e molhado dos pulmões da baleia, que bombeavam ar para dentro e para fora do seu corpo de sessenta toneladas.

Mas para o arpoador novato de Chase, Benjamin Lawrence, de vinte anos, o próprio imediato já era tão assustador quanto qualquer baleia. Por ter sido o arpoador em uma viagem anterior do *Essex*, Chase tinha idéias bem precisas sobre como arpoar uma baleia e declamava uma arenga contínua e quase inaudível, cheia de conselhos bordados com interjeições. Lawrence enfiou a ponta do seu remo debaixo do verdugo, em seguida passou a perna por cima da bancada do remador e ergueu o arpão. Lá estava ele, o corpo branco da baleia, cintilando ao sol. O respiradouro da baleia estava à esquerda da sua cabeça, e o esguicho envolveu Lawrence em uma névoa malcheirosa que fustigou sua pele.

Ao arremessar o arpão, ele transformaria aquela criatura gigantesca e passiva em um monstro irado e em pânico, que poderia facilmente mandá-lo para o além com um simples abano da cauda maciça. Ou, pior ainda, a baleia poderia voltar-se e vir de encontro a eles com sua boca, tacheada de dentes, escancarada. Sabia-se que arpoadores novatos podiam cair desmaiados quando pressentiam o risco terrível em que se encontravam por haverem se metido com um cachalote enfurecido.

Enquanto Lawrence se mantinha de pé na proa, em posição de arremesso, as ondas quebravam à sua volta, e ele sabia que o imediato analisava cada um de seus

movimentos. Se ele decepcionasse Chase agora, iria comer o pão que o diabo amassou.

— Acerte ela! — urrou Chase. — Acerte ela!

Lawrence ainda não se movera quando ressoou um repentino estalo de madeira, o som de tábuas de cedro trituradas, e ele e os outros cinco homens foram cuspidos para o ar. Uma outra baleia viera por baixo deles e dera um tremendo golpe com a cauda no bote, que os disparou para o alto. Toda a lateral do bote foi arrombada, e os homens, alguns dos quais não sabiam nadar, agarraram-se aos destroços. “Imagino que o monstro devia estar tão assustado quanto nós”, comentou Nickerson, “pois ele desapareceu imediatamente após um ligeiro floreio da cauda enorme.” Para espanto dos homens, ninguém se machucou.

Pollard e Joy abandonaram a caçada e retornaram para recolher a tripulação de Chase. Era um modo desanimador de encerrar o dia, sobretudo por terem ficado novamente com um bote a menos, uma perda que, nas palavras de Nickerson, “parecia trazer uma ameaça de destruição para a nossa viagem”.

Vários dias depois de o bote de Chase ter sido reparado, o vigia mais uma vez avistou baleias. Os botes foram lançados ao mar, o arpão foi arremessado — com sucesso — e a corda da baleia correu com um assovio até ser travada pela cabeça de pau, arrastando o bote e a tripulação na primeira “corrida de trenó de Nantucket” daquela viagem, como viria a ser chamada.

Os marujos da marinha mercante falavam com desdém da baixa velocidade dos baleeiros comuns de proa redonda, mas a verdade era que nenhum marinheiro no início do século XIX experimentou uma velocidade igual à dos marujos dos baleeiros de Nantucket. E, em vez de fazer isso na proteção de um navio grande, de três mastros, os marinheiros de Nantucket viajavam em um bote de 7,5 metros, abarrotado por meia dúzia de homens, cordas, arpões e lanças recém-afiadas. O bote balançava de um lado para o outro e saltava para cima e para baixo enquanto a baleia o arrastava para a frente a uma velocidade que deixaria a fragata naval mais veloz chafurdando na sua esteira. No tocante à mera velocidade sobre a água, um marujo de Nantucket — preso ao flanco de uma baleia que o puxava para milhas e milhas de distância de um baleeiro, o qual por sua vez já estava a centenas de milhas da costa — era o marinheiro mais veloz do mundo, viajando a quinze (alguns chegavam a falar em até vinte) nós, o que fazia chacoalhar os ossos.

O arpão não matava a baleia. Era apenas o meio de a tripulação de uma baleeira se prender à sua caça. Depois de deixar que a criatura se cansasse — descendo a grandes profundidades ou apenas rasgando a superfície da água —, os homens começavam a rebocar o bote para perto, centímetro por centímetro, até chegar a uma distância que permitisse golpear a baleia. Nesse ponto, o arpoador e o

imediatos haviam trocado de posição, façanha absolutamente milagrosa em embarcação diminuta e estreita como a baleeira. Esses dois homens tinham não só de enfrentar o violento sacolejo do bote sobre as ondas — que podia ser tão forte que os pregos se soltavam das pranchas da proa e da popa — como também manter-se afastados da corda da baleia, que vibrava como uma corda de piano ao longo da faixa central do bote. Mas, por fim, o arpoador conseguia chegar ao leme, e o imediato, a quem sempre se concedia a honra de matar, assumia sua posição na proa.

Se a baleia desse mostras de um vigor excessivo, o imediato tolheria seus movimentos, apanhando uma pá afiada e cortando os tendões da cauda. A seguir, ele empunhava a lança matadeira, que tinha entre três e 3,60 metros de comprimento, e cuja lâmina em forma de pétala era projetada para perfurar os órgãos vitais da baleia. Mas encontrar “a vida” de um mamífero nadador gigante, envolto por uma espessa capa de gordura, não era coisa fácil. Às vezes o imediato era obrigado a golpear até quinze vezes, em busca de um grupo de artérias espiraladas nas proximidades dos pulmões, com um brutal movimento sacolejante que logo cercava a baleeira com o furor de um rio de sangue vermelho e brilhante.

Quando a lança afinal encontrava o seu alvo, a baleia começava a sufocar no próprio sangue, seu esguicho se transformava em um gêiser de sangue de 4,5 até seis metros de altura, que levava o imediato a gritar: “A chaminé acendeu!”. Enquanto o sangue chovia sobre eles, os homens empunhavam os remos e remavam furiosamente para longe, depois se detinham para contemplar, enquanto a baleia entrava no que era conhecido como o seu espasmo. Batendo a água com o rabo, trincando o ar com a mandíbula — da mesma forma que fazia quando regurgitava grandes punhados de peixe e lula —, a criatura começava a nadar em um círculo cada vez mais fechado. Depois, tão abruptamente quanto havia iniciado o ataque com o primeiro arremesso do arpão, tudo terminava. A baleia ficava imóvel e em silêncio, um cadáver negro e gigantesco que flutuava ao comprido no leito do seu próprio sangue e vômito.

Essa pode ter sido a primeira vez que Thomas Nickerson ajudou a matar um animal de sangue quente. Em Nantucket, onde o maior quadrúpede era o rato doméstico, não havia cervo, nem sequer coelhos para caçar. E, como qualquer caçador sabe, matar acaba acostumando. Muito embora essa exibição brutal e sangrenta fosse o suposto sonho de todo rapaz de Nantucket, os sentimentos de um mão-verde de dezoito anos, Enoch Cloud, que escreveu um diário durante sua viagem em um baleeiro, são reveladores: “É doloroso testemunhar a morte da menor das criaturas de Deus, e muito mais ainda testemunhar a morte de uma criatura cuja vida é mantida com tamanho vigor como no caso da baleia! E quando vi isso, o maior e mais terrível dos animais criados sangrando, estrebuchando, morrendo, vítima da astúcia do homem, meus sentimentos foram de fato singulares!”.

A baleia morta era, em geral, rebocada para o navio pela cabeça. Mesmo com os cinco homens remando — o imediato segurava o leme ou, às vezes, dava uma ajuda ao remador de popa —, um bote que rebocava uma baleia não conseguia ir mais rápido do que uma milha por hora. Já estava escuro quando Chase e seus homens chegaram ao *Essex*.

Então era hora de retalhar o corpo. A tripulação prendia a baleia ao costado de estibordo do navio, com a cabeça voltada para a popa. Em seguida, baixavam a plataforma de corte — uma prancha estreita sobre a qual os imediatos se equilibravam enquanto retalhavam o corpo. Embora despir a capa de gordura de uma baleia tenha sido comparado a descascar uma laranja, era um pouco menos elegante do que isso.

Primeiro, os imediatos abriam um buraco no flanco da baleia, logo acima da nadadeira, no qual introduziam um gancho gigantesco, suspenso pelo mastro. Depois, a força imensa do molinete do navio era posta em ação, apoiando o navio sobre o seu costado enquanto o sistema de talha preso ao gancho guinchava com a tensão. Em seguida, os imediatos cortavam o início de uma tira da capa de gordura de 1,5 metro de largura, adjacente ao gancho. Puxada pela talha presa ao molinete, a tira era gradualmente arrancada da carcaça da baleia, que virava lentamente, até que uma tira de seis metros de comprimento, gotejante de óleo e de sangue, era suspensa pelas cordas. Esse “pedaço de manta” era cortado da baleia e arriado para o interior da câmara de gordura, no porão, para ser retalhado em pedaços mais fáceis de manipular. De volta ao cadáver, a tarefa de arrancar a gordura prosseguia.

Depois que a baleia tivesse sido totalmente despojada da sua capa de gordura, ela era decapitada. A cabeça de um cachalote equivale a quase um terço do seu peso total. A parte superior da cabeça contém a cápsula, uma cavidade que abriga até 1800 litros de espermacete, um óleo claro e de alta qualidade que se solidifica parcialmente quando exposto ao ar. Depois que o sistema de talha do navio suspendia a cabeça sobre o convés, os homens abriam um buraco no topo da cápsula e usavam baldes para remover o óleo. Um ou dois homens podiam, então, receber ordens de subir para dentro da cápsula a fim de verificar se todo o espermacete tinha sido removido. Algum desperdício era inevitável, e logo os tombadilhos se tornavam uma imundície escorregadia de tanto óleo e sangue. Antes de abandonarem o cadáver mutilado da baleia, os imediatos revolviam o trato intestinal do cachalote com uma lança, em busca de uma substância opaca, de cor cinzenta, chamada âmbar-gris. Um suposto fruto de uma indigestão ou constipação da parte da baleia, o âmbar-gris é uma substância gordurosa usada para fabricar perfumes, e valia mais do que o ouro.

A essa altura, as duas imensas caldeiras de ferro estavam cheias de pedaços de

gordura de baleia. Para acelerar o processo de enxugamento, a capa de gordura era picada em nacos de trinta centímetros quadrados, depois era cortada ao comprido em fatias de 2,5 centímetros de espessura, que se assemelhavam a páginas de um livro e eram chamadas de folhas da Bíblia. A capa de gordura de uma baleia não tem nenhuma semelhança com as reservas de gordura de um animal terrestre. Em vez de macia e mole, é rígida, quase impenetrável, e exige que o baleeiro amole seus instrumentos de corte repetidas vezes.

Usava-se madeira para iniciar o fogo embaixo das caldeiras, mas, depois que começava a fervura, os pedaços anelados de gordura que flutuavam na superfície do caldeirão — conhecidos como refugos ou cascas — eram removidos e lançados ao fogo, como combustível. As chamas que derretiam a capa de gordura da baleia eram, portanto, alimentadas pela própria baleia. Embora isso representasse uma utilização muito eficiente dos materiais disponíveis, produzia uma espessa mortalha de fumaça preta, com um fedor inesquecível. “O cheiro das cascas de gordura quando queimam é nauseante e horrível demais para ser descrito”, recordou um baleeiro. “É como se todos os odores do mundo se juntassem e se misturassem.”

De noite, o convés do *Essex* parecia algo saído do *Inferno* de Dante. “O local onde se derrete gordura tem algo de particularmente selvagem e bárbaro”, afirmou um mão-verde de Kentucky, “uma espécie de brutalidade indescritível, difícil de representar fielmente por escrito. Nos conveses manchados de sangue, há um aspecto geral de morticínio, enormes massas de carne e gordura que jazem aqui e ali, e uma ferocidade no rosto dos homens, ampliada pelo fulgor vermelho e ardente das chamas.” Era uma cena que combinava perfeitamente com os propósitos artísticos de Melville, em *Moby Dick*. “As trevas eram lambidas pelas labaredas ardentes”, conta-nos Ismael, “que, a intervalos, se bifurcavam de dentro das fumaradas fuliginosas e iluminavam as mais elevadas cordas do cordame do navio, tal como o célebre fogo grego. O navio em chamas seguia em frente, como que incumbido, sem nenhum remorso, de alguma missão de vingança.”

Derreter a gordura de uma baleia podia demorar até três dias. Estabeleciam-se turnos especiais para essa tarefa, que duravam entre cinco e seis horas, e que deixavam aos homens poucas horas para dormir. Baleeiros experientes sabiam como fazer para dormir com as mesmas roupas que usavam no trabalho de derreter a gordura (em geral, camisas de manga curta e ceroulas de lã surradas), adiando toda e qualquer oportunidade de se lavarem, até que as pipas de óleo tivessem sido guardadas no porão e o navio houvesse sido completamente esfregado e limpo. Nickerson e seus amigos, porém, ficavam tão enojados pela repugnante mistura de óleo, sangue e fumaça que recobria sua pele e suas roupas, que se trocavam a cada turno. Quando a capa de gordura da primeira baleia tinha sido derretida, eles haviam estragado todas as peças de roupa guardadas em seus baús de viagem.

Isso os obrigou a comprar, a preços extorsivos, roupas adicionais no baú da

tripulação — o equivalente náutico de um armazém controlado pela firma que contrata os empregados. Nickerson calculou que, se algum dia o *Essex* voltasse para Nantucket, ele e seus amigos mãos-verdes deveriam aos donos do navio quase noventa por cento dos honorários que teriam ganhado com a viagem. Em vez de advertir os adolescentes quanto aos perigos potenciais de se enterrarem em dívidas com o baú da tripulação, os oficiais do navio sentiam-se contentes por deixar que os novatos aprendessem da maneira mais difícil a economia da vida de um baleeiro. Opinião de Nickerson: “Isso não devia ser assim”.

Certa noite, não distante das ilhas Falkland, os homens estavam no alto do cordame, rizando as velas de mezena, quando ouviram um grito: um penetrante e arrepiante grito de terror que vinha do lado do navio. Alguém, aparentemente, havia caído borda afora.

O oficial do turno estava prestes a dar a ordem de parar o navio quando se ouviu um segundo grito. E então, talvez com um riso nervoso, alguém se deu conta de que não era um homem, mas um pingüim, nadando aos saltos ao lado do navio, ferindo a noite com seus gritos, muito semelhantes ao de um homem. Pingüins! Eles deviam andar perto da Antártida.

No dia seguinte, o vento sumiu, deixando o *Essex* entregue a uma calma absoluta. Focas brincavam em torno do navio, “mergulhavam e nadavam como se solicitassem nossa atenção”, recordou Nickerson. Havia muitas variedades de pingüins, junto com gaivotas e mergulhões que rodopiavam no céu — um sinal seguro de que o *Essex* se aproximava da terra.

Embora as focas e os pássaros pudessem proporcionar alguma distração, o estado de ânimo da tripulação do *Essex* havia chegado ao fundo do poço. Até então, tinha sido uma jornada penosa, lenta e pouco lucrativa, rumo ao cabo Horn. Com a carenagem poucos dias depois de partirem de Nantucket dando o tom de infortúnio à viagem, eles estavam no mar havia mais de quatro meses e tinham capturado uma única baleia. Caso a viagem continuasse desse jeito, o *Essex* teria de ficar longe de casa bem mais do que dois anos, se quisesse voltar com um carregamento completo de óleo. Com a temperatura em queda constante e os perigos legendários do cabo Horn assomando à frente deles, as tensões a bordo do *Essex* estavam alcançando o ponto máximo.

Richard Henry Dana passou pela experiência de ver como o estado de ânimo da tripulação de um navio é capaz de se deteriorar a ponto de que mesmo o menor incidente possa ser considerado uma injustiça pavorosa e insuportável:

Mil pequenas coisas, que ocorriam todos os dias e quase a toda hora, e que

uma pessoa que não esteve em uma viagem longa e enfadonha não pode conceber ou avaliar de forma adequada — pequeninas guerras e rumores de guerras — relatos de coisas ditas na cabine — palavras e olhares mal interpretados — insultos aparentes —, nos levavam a um estado em que tudo parecia andar errado.

A bordo do *Essex*, o descontentamento da tripulação se concentrava na questão da comida. Em nenhuma outra ocasião as diferenças entre os oficiais e os homens se mostravam de forma mais saliente do que na hora da refeição. Na cabine, os oficiais comiam mais ou menos como em Nantucket — em pratos, com garfos, facas e colheres, e com muitos legumes (enquanto duravam), acrescidos à carne salgada, de boi e de porco, que era o alimento-padrão no navio. Se houvesse carne fresca disponível — como a daqueles trinta porcos de Maio —, eram os oficiais que mais tiravam proveito disso. Como uma alternativa às bolachas duras (biscoitos com a consistência de estuque seco), o camareiro regularmente servia pão fresco para os oficiais.

Os homens do castelo de proa e do compartimento do leme desfrutavam uma experiência gastronômica bem diferente. Em vez de sentar-se à mesa para comer, sentavam-se em seus baús, em torno de uma grande tina de madeira, chamada “cabrito”, que continha um pedaço grande de carne de porco ou de boi. Conhecida pelo nome de cavalo ou sucata, a carne era tão salgada que quando o cozinheiro a punha em um barril de água salgada durante um dia (para deixá-la macia o bastante para se poder mastigar), a quantidade de sal da carne efetivamente diminuía. Os marinheiros tinham de arrumar seus próprios utensílios para comer, em geral uma faca guardada em uma bacia, uma colher e mais uma caneca de estanho para o chá ou o café.

Em vez das porções fartas servidas aos oficiais, os que estavam nos alojamentos dos marujos só recebiam uma mísera quota daquele alimento bem pouco nutritivo, a dieta diária de bolachas duras e carne salgada às vezes acrescida de um pouco de “pudim”, um bolinho de farinha fervido dentro de um saco de pano. Estimou-se que os marinheiros no final do século XIX consumiam 3800 calorias por dia. É improvável que o consumo dos homens do castelo de proa de um baleeiro em 1819 chegasse perto disso. Um mão-verde em um baleeiro de Nantucket se lamentou: “Maldito dia em que entrei em um baleeiro. Que proveito tem um homem se ele ganha o mundo todo, mas, enquanto isso, morre de fome?”.

Certo dia, pouco depois de passarem pelas ilhas Falkland, os homens desceram e encontraram sobre o cabrito uma ração de carne ainda mais miserável do que o costume. Promoveu-se uma assembléia improvisada. Resolveu-se que ninguém tocaria na comida até que o cabrito fosse mostrado ao capitão Pollard e se

apresentasse uma queixa oficial. Os marinheiros tomaram seus lugares na parte frontal do convés enquanto um deles, com a tina de carne sobre os ombros, seguiu para a popa, rumo ao corredor da cabine. Nickerson, que recebera ordens de alcatroar a rede da vela principal de estai, achava-se bem acima do convés e tinha uma boa visão do confronto iminente.

Tão logo o cabrito foi posto no chão, o capitão Pollard subiu para o tombadilho superior. Pollard lançou um rápido olhar na tina de carne de boi, e Nickerson viu como sua fisionomia passou do vermelho para o azul, e então para uma cor quase negra. Comida era uma questão difícil e sensível para o capitão Pollard. Conforme ele sabia, e melhor do que ninguém, o *Essex* fora abastecido miseravelmente por seus proprietários avarentos. Se existia alguma esperança de prover os homens durante os anos que tinham à sua frente, tudo dependia de o capitão conseguir restringir as provisões desde já. Ele podia não se sentir muito bem quanto a isso, mas não tinha alternativa.

Ao levar o cabrito para a popa, os homens tinham ousado violar o espaço sagrado do tombadilho superior, normalmente reservado para os oficiais. Mesmo que a raiva da tripulação fosse justa, isso representava um desafio à autoridade do navio, coisa que nenhum capitão com respeito por si mesmo podia tolerar. Era um momento crítico para um comandante que precisava desesperadamente livrar sua tripulação de um abatimento corrosivo e potencialmente desastroso.

Pondo de lado sua reticência normal, Pollard bradou:

— Quem trouxe este cabrito para a popa? Venham cá, seus patifes miseráveis, e me digam!

Ninguém ousou falar. Os homens, timidamente, rumaram em grupo ao tombadilho superior, e cada um tentava se esconder atrás do outro. Era exatamente a demonstração de acanhamento de que precisava esse capitão em sua primeira viagem de comando.

Pollard percorreu o tombadilho superior em passadas furiosas, mascando um bocado de tabaco e cuspidando sobre o convés, enquanto não parava de resmungar:

— Vocês queriam jogar o cabrito na minha cara, não é, seus patifes miseráveis?

Por fim, ele seguiu para a parte da frente do tombadilho superior, tirou o casaco e o chapéu e os encarou:

— Seus patifes — rosnou. — Eu não lhes dei tudo o que o navio podia dar? Eu não os tratei como homens? Não tiveram muito o que comer e beber no navio? O que mais vocês podem querer, afinal? Querem que eu suplique para que comam, por favor? Ou será que devo mastigar a comida para vocês?

Os homens ficaram ali parados, apalermados. Os olhos de Pollard se desviaram para cima, para o cordame, onde Nickerson estava com seu pincel de alcatrão. Apontando um dedo para ele, o capitão urrou:

— Desça já aqui, seu jovem insolente. Vou matar vocês todos juntos e depois singrar para noroeste e ir para casa.

Sem ter a menor idéia do que o capitão queria dizer com “singrar para noroeste”, Nickerson se esgueirou até o tombadilho, convencido de que seria morto, ou pelo menos chicoteado. Mas, para grande alívio de todos, Pollard dispersou os marinheiros, dizendo:

— Se eu souber de mais alguma história de vocês com relação às provisões do navio, vou amarrar todos juntos e arrancar seu couro a chicotadas.

Enquanto a tripulação se dispersava, podia-se ouvir Pollard resmungando o que ficou conhecido entre os homens como o seu “solilóquio”, que eles parodiavam em versos burlescos que Nickerson ainda lembrava, 57 anos depois:

*Trinta porcos da ilha de Maio,
Dia não, dia sim, pudim,
Manteiga e queijo até entupir,
E ainda querem mais carne, pois sim.*

O comportamento de Pollard era bem típico entre capitães de baleeiros de Nantucket, famosos por oscilarem violentamente entre a moderação de quem nunca abre a boca e uma fúria inflamada. Pollard, segundo Nickerson, era “no geral muito bondoso, quando podia ser [...]. Aquela exibição de violência foi apenas uma de suas extravagâncias e passou com o pôr-do-sol. Na manhã seguinte, ele estava bom como antes”.

No entanto tudo a bordo do *Essex* havia mudado. O capitão Pollard provara que tinha fibra para pôr os homens no seu lugar. A partir desse dia, ninguém mais reclamou das provisões.

4. As borras do fogo

Às oito horas da manhã do dia 25 de novembro de 1819, o vigia gritou:

— Terra à vista!

Ao longe, o que parecia ser uma ilha de rocha erguia-se muito acima da água. Sem hesitação, o capitão Pollard concluiu tratar-se da ilha Staten, ao largo da ponta oriental do cabo Horn. A tripulação contemplava aquela paisagem legendária, semelhante a uma esfinge, quando de repente ela se dissipou no ar enevoadado. Não passava de uma barragem de nevoeiro.

Os perigos do cabo Horn eram notórios. Em 1788, o capitão William Bligh e a tripulação do *Bounty* tentaram contornar esse promontório ameaçador. Após um longo mês de ventos de proa carregados de granizo e de mares tenebrosos que ameaçavam partir o navio ao meio, Bligh resolveu que a única maneira sensata de alcançar o Pacífico era tomar a outra direção; portanto virou o *Bounty* no sentido oposto e rumou para a África, para o cabo da Boa Esperança. Vinte e cinco anos depois, durante a guerra de 1812, um navio muito maior, também chamado *Essex*, uma fragata de guerra americana comandada pelo capitão David Porter, contornou o cabo Horn. Porter e seus homens mais tarde ficariam famosos por seu heroísmo em confronto com uma força naval britânica superior à deles, no Pacífico, mas o cabo Horn mexeu com os nervos desse marinheiro destemido: “Nossos sofrimentos (por mais breve que tenha sido nossa travessia) foram tão grandes que eu advertiria àqueles que buscam o Pacífico que nunca tentem passar pelo cabo Horn, se puderem chegar lá por outro caminho”.

Os baleeiros de Nantucket tinham uma opinião diferente quanto ao cabo Horn. Vinham cruzando o cabo desde 1791, quando o capitão Paul Worth conduziu o

Beaver, um baleeiro mais ou menos do porte do *Essex*, até o Pacífico. Pollard e Chase já tinham feito isso pelo menos três vezes; para Pollard, pode ter sido a quarta ou mesmo a quinta vez. No entanto, o cabo Horn não era uma rota que um capitão pudesse considerar segura, muito menos um capitão que, como Pollard, quase havia perdido seu navio na região relativamente serena da Corrente do Golfo.

Pouco depois de verem a miragem da ilha se dissipar à sua frente, os homens do *Essex* avistaram algo tão terrível que só podiam desejar que seus olhos os estivessem enganando mais uma vez. No entanto era bastante real: do sudoeste, uma linha de nuvens negras como carvão precipitava-se em sua direção. Em um instante, a rajada de vento desabou sobre o navio com a força de um tiro de canhão. Na escuridão uivante, a tripulação trabalhou arduamente para recolher as velas. Sob uma vela de gávea rizada e sob as velas de estai que sacudiam brutalmente, o *Essex* se comportou surpreendentemente bem nos mares montanhosos. “O navio avançou sobre as águas tão leve quanto uma gaivota”, afirmou Knickers, “sem receber a bordo nem sequer um balde de água.”

Mas agora, com o vento batendo de sudoeste, havia o perigo de o *Essex* ser empurrado contra as rochas pontiagudas do cabo Horn. Os dias tornaram-se semanas enquanto o navio lutava contra o vento e as ondas, em temperaturas próximas do congelamento. Nessas latitudes elevadas, a luz nunca abandonava inteiramente o céu noturno. Sem a seqüência habitual de luz e trevas, a travessia se prolongou na forma de um teste, lúgubre e aparentemente interminável, para a sanidade de um baleeiro.

O *Essex* levou mais de um mês para contornar o cabo Horn. Só em janeiro do ano novo, 1820, o vigia avistou a ilha de St. Mary, um ponto de encontro de baleeiros, ao largo da costa do Chile. Ao sul da ilha, na baía de Arauco, eles encontraram vários navios de Nantucket, inclusive o *Chili*, o mesmo que deixara a ilha junto com o *Essex*, cinco meses antes.

As notícias da costa ocidental da América do Sul não eram boas. Para começar, a situação política no Chile e no Peru era extremamente instável. Nos anos anteriores, cidades por todo o litoral tinham sido devastadas por combates entre os nacionalistas, que almejavam tomar da Espanha o controle sobre a América do Sul, e os monarquistas, cujos interesses ainda estavam ligados à sua terra natal. Embora as forças nacionalistas, apoiadas pelo aventureiro e herói naval britânico lorde Cochrane, parecessem estar em ascensão, os combates ainda prosseguiram, sobretudo no Peru. Cautela era a palavra de ordem quando se parava para abastecer o navio nesse litoral.

Para a maioria das embarcações, a temporada de caça à baleia fora péssima. Embora a escassez de baleias mantivesse em alta os preços do óleo em Nantucket, aqueles eram tempos difíceis para os baleeiros no Pacífico. Depois de levar sua tripulação a encher seu navio, o *Independence*, o capitão George Swain voltara para

Nantucket em novembro e predissera: “Nenhum outro navio vai completar sua carga de espermacete nos Mares do Sul”. Obed Macy temia que o capitão Swain pudesse estar certo: “É preciso encontrar algum lugar onde as baleias sejam mais numerosas”, anotou ele em seu diário, “ou então esta nossa atividade deixará de valer a pena.” Rezando para escapar desses augúrios sombrios, a tripulação do *Essex* se lançou para o mar aberto.

Após vários meses sem sorte ao largo da costa chilena, interrompidos por uma parada de abastecimento em Talcahuano, o *Essex* começou a ter algum sucesso nos mares do Peru. Em apenas dois meses, Pollard e seus homens haviam enchido 450 barris de óleo, o equivalente a cerca de onze baleias. Isso significa que eles mataram, em média, uma baleia a cada cinco dias, um ritmo que logo veio a esgotar a tripulação.

O clima tornava ainda mais árduo o trabalho. Ventanias e mares agitados dificultavam tremendamente todos os aspectos da atividade baleeira. Em vez de oferecer uma plataforma estável sobre a qual pudessem cortar a capa de gordura e ferver o óleo, o *Essex* sacudia para a frente e para trás sobre as ondas. O mar encapelado tornava quase impossível baixar e içar as baleeiras em segurança. “Nossos botes ficavam seriamente danificados quando eram içados da água”, recordou Nickerson, “e, em mais de uma ocasião, foram feitos em pedaços pelo balanço violento do navio.” Os botes, já bastante maltratados, estavam constantemente em reparos.

Enquanto o número de pipas de óleo no porão aumentava, os mãos-verdes se habituavam à profissão brutal da caça à baleia. A natureza repetitiva do trabalho — um baleeiro era, afinal, um navio-fábrica — tendia a tornar os homens insensíveis à maravilha espantosa que uma baleia representava. Em lugar de ver sua presa como uma criatura de cinqüenta ou sessenta toneladas, cujo cérebro chegava a ter seis vezes o tamanho do cérebro deles (e — o que talvez fosse ainda mais impressionante no mundo exclusivamente masculino dos pescadores — cujo pênis tinha um comprimento igual à altura dos próprios marinheiros), os baleeiros preferiam pensar na baleia como aquilo que um comentarista chamou de “um tonel de banha altamente rentável e que se autolocomovia”. As baleias eram descritas segundo a quantidade de óleo que podiam produzir (por exemplo, uma baleia de cinqüenta barris), e, embora os baleeiros registrassem com cuidado os hábitos do mamífero, não faziam nenhum esforço para encará-lo como algo mais do que uma mercadoria cujas partes constituintes (cabeça, capa de gordura, âmbar etc.) eram objetos de valor para eles. O resto da baleia — as toneladas de carne, ossos e tripas — era simplesmente jogado fora, criando purulentas jangadas de refugos que atraíam pássaros, peixes e, é claro, tubarões. Assim como os cadáveres de búfalos esfolados iriam em breve se alastrar pelas pradarias do Oeste dos Estados Unidos, da mesma forma os restos mortais cinzentos de cachalotes decapitados coalhavam todo o

oceano Pacífico no início do século XIX.

Mesmo os aspectos mais repulsivos da atividade baleeira se tornavam fáceis de assimilar para os mãos-verdes, à medida que aprendiam a encarar cada um desses aspectos apenas como parte de um processo destinado a lhes render dinheiro, como extrair o ouro da terra ou fazer a colheita. Era por isso que baleeiros veteranos tinham uma afeição especial por derreter a capa de gordura da baleia, a etapa final da transformação de um cachalote vivo e cheio de vigor em notas de dinheiro frio e palpável. “É horrível”, admitiu o escritor Charles Nordhoff. “Todavia, velhos baleeiros se deliciam com isso. A fumaça fétida é um incenso para as suas narinas. O óleo imundo parece-lhes uma representação gloriosa da perspectiva futura de dólares e prazeres.”

Era mais do que apenas o dinheiro. Cada baleia, cada pipa de óleo, punha o baleeiro de Nantucket mais perto do retorno para o lar e para as pessoas amadas. E era quando derretiam a gordura da baleia que os baleeiros, em geral, sentiam-se mais nostálgicos de sua terra natal. “As esposas e as crianças são lembradas com renovada afeição nesses momentos”, atestou William H. Macy, “e todos se sentem mais próximos do lar e dos amigos a cada som recorrente do batoque que fecha o barril e com o grito inspirador: ‘Pipa cheia!’. Em verdade, velhos baleeiros assinalam que as partes mais prazerosas da viagem são ‘ferver’ e voltar para casa.”

Foi durante aqueles dois meses atarefados e exaustivos nos mares do Peru que a tripulação do *Essex* recebeu o que, para um baleeiro, era o estímulo supremo: cartas de casa.

No final de maio, o *Essex* chamou, ou saudou, o *Aurora*, o navio novo em folha, equipado por Gideon Folger e Filhos para Daniel Russell, ex-capitão do *Essex*. O *Aurora* partira de Nantucket um dia depois do Natal, trazendo notícias de apenas cinco meses antes — um piscar de olhos na escala de tempo de um baleeiro. Quando o *Aurora* partiu de Nantucket, o preço do óleo de baleia havia atingido o valor mais alto de todos os tempos; as pessoas ainda comentavam o incêndio na escola de Rhoda Harris, na parte negra da cidade, conhecida pelo nome de Nova Guiné; e pescavam bacalhau (duzentos em cada bote) ao largo da vila de Siasconset, em Nantucket.

Porém o que mais interessava aos homens era a sacola do correio, bem como os vários jornais que Daniel Russell entregou ao capitão Pollard. Depois que os oficiais apanhavam suas cartas, a sacola era entregue à tripulação. “Era divertido observar, entre os nossos rapazes, aqueles que ficavam decepcionados por não encontrarem nenhuma carta para eles”, recordou Knickers. “Ficavam nos seguindo por toda parte pelo convés e, enquanto líamos nossas cartas, sentavam-se a nosso lado, como se nossas cartas pudessem ser de algum proveito para eles.” Sem esperanças de receber qualquer notícia de suas famílias, os infelizes procuravam consolo no que Nickerson chamou de “dobras descuidadas de um jornal”. Por sua vez, Nickerson relia os

jornais tantas vezes que logo memorizava o seu conteúdo.

O encontro entre o *Aurora* e o *Essex* proporcionou a Pollard a oportunidade de conversar com o ex-capitão do seu navio, Daniel Russell, de 34 anos. O *Aurora* era um navio muito maior, uma obra-prima da indústria naval, e voltaria para Nantucket dois anos depois, cheio de óleo. Quando o capitão Russell deixou o *Essex* para assumir o comando do *Aurora*, levou consigo a boa sorte do seu velho navio.

Um dos assuntos de que Russell e Pollard trataram foi a recente descoberta de uma nova região rica em baleias. Como que para refutar a funesta profecia do capitão Swain segundo a qual os cachalotes do oceano Pacífico se haviam exaurido, o capitão George Washington Gardner, do baleeiro *Globe*, havia se aventurado mar adentro mais longe do que qualquer baleeiro de Nantucket ousara chegar até então. A mais de mil milhas da costa do Peru, ele alcançou o filão principal, uma extensão do oceano repleta de cachalotes. Regressou para Nantucket em maio de 1820 com mais de 2 mil barris de óleo.

A descoberta de Gardner tornou-se conhecida pelo nome de Região ao Largo. Durante a primavera e o verão de 1820, esse foi o grande assunto das conversas dos baleeiros. Compreendendo que as baleias surgiam na Região ao Largo no mês de novembro, Pollard resolveu fazer uma derradeira parada de abastecimento na América do Sul, onde se proveu de muitas frutas, legumes e água; a seguir, após passar pelas ilhas Galápagos, onde apanharia uma carga de tartarugas gigantes (muito apreciadas por sua carne), ele partiria para aquela região remota do oceano.

Em algum momento em setembro, o *Essex* fez uma escala em Atacames, uma aldeia com aproximadamente trezentos espanhóis e índios, no Equador, um pouco ao norte da linha do Equador. Ancorado a seu lado, eles viram um navio fantasma, o baleeiro *George*, de Londres, Inglaterra. Todos os membros da tripulação do *George*, exceto o capitão Benneford e dois outros, haviam desembarcado com escorbuto, em estado gravíssimo, após um longo período no mar. O estado deles era tão grave que Benneford alugou uma casa na praia e a converteu em hospital para seus homens. Ali estava uma prova flagrante dos perigos de se aventurar por um período muito longo nas regiões remotas do oceano Pacífico.

Embora pobre, Atacames (chamada Tacames pelos baleeiros) era uma vila linda que, para alguns marinheiros, parecia uma espécie de Jardim do Éden. “Não pude deixar de admirar o crescimento exuberante de tudo o que pertencia ao reino vegetal”, recordou Francis Olmstead, cujo navio atracou em Atacames na década de 1830. “Os abacaxis mais deliciosos se alastravam à nossa frente, ao passo que os coqueiros e as bananeiras abanavam as folhas largas com elegância na brisa. Ali havia laranjas, limas e outras frutas espalhadas pelo chão em uma profusão descuidada. As figueiras também haviam começado a dar frutos e as anileiras cresciam espontaneamente como o capim mais vulgar.”

Havia, no entanto, monstros que espreitavam na selva densa que rodeava a vila,

inclusive jaguares. Para se proteger desses predadores, bem como dos mosquitos e das pulgas-do-mar, os habitantes moravam em cabanas de bambu e telhado de sapé, erguidas em estacas a uma altura de até seis metros do solo.

Atacames era conhecida por seus pássaros de caça. Pouco depois que um baleeiro de Nantucket chamado *Lucy Adams* também baixou âncora ali, Pollard saiu com o seu capitão, Shubael Hussey, de 37 anos, naquilo que Nickerson chamou de uma excursão de caçada ao peru. Nos preparativos do que se esperava ser uma atividade de um dia inteiro, os cozinheiros dos dois navios assaram tortas e outras guloseimas para o grupo de caça levar consigo pela mata.

Os caçadores não tinham um meio de levantar a caça. “Como eu era o mais jovem a bordo”, recordou Nickerson, “fui escolhido para me integrar ao grupo e fazer as vezes de um cão perdigueiro.” E assim eles partiram, “através das campinas e das matas, rumo ao território de caça”.

Cerca de três horas depois, ouviram “o uivo mais sinistro que se pode imaginar”. Esforçando-se para ignorar os gritos, os dois capitães continuaram a avançar até ficar claro que se aproximavam rapidamente da fonte daquele som perturbador. O que podia ser aquilo?, Nickerson se perguntou. Um jaguar sedento de sangue? Mas ninguém disse uma só palavra. Por fim, os dois nobres caçadores de baleias pararam e “olharam um para o outro durante alguns instantes, como se quisessem dizer alguma coisa que um e outro tinham vergonha de ser o primeiro a deixar escapar”. Como que por um acordo tácito, ambos deram meia-volta e começaram a regressar para a aldeia, comentando, da maneira mais natural do mundo, que a tarde estava quente demais para caçar e que voltariam em um dia mais fresco.

Mas não havia como iludir o seu cão de caça interino. “Eles temiam que alguma fera os devorasse”, escreveu Nickerson, “e que eu não encontrasse o caminho de volta, e fosse jovem demais para poder contar a suas esposas aflitas o que acontecera com eles.” Em uma subsequente viagem àquela região, Nickerson viria a descobrir a fonte dos sons que inspiraram tamanho terror nos corações daqueles dois capitães baleeiros: um pássaro inofensivo, menor do que um canário.

Em Atacames, aconteceu um fato que influenciou profundamente o moral da tripulação. Henry DeWitt, um dos marinheiros afro-americanos do *Essex*, desertou.

O gesto de Dewitt não provocou grande surpresa. O tempo todo, marinheiros fugiam dos baleeiros. Assim que um mão-verde percebia como ganharia pouco dinheiro no fim da viagem, não tinha nenhum estímulo para ficar se tivesse uma alternativa melhor. Porém, o momento da deserção não poderia ser pior para o capitão Pollard. Como cada baleeira requeria uma tripulação de seis homens, aquela fuga lhes deixava apenas dois homens disponíveis para tomar conta do navio, enquanto os demais estivessem caçando baleias. Dois homens não podiam cuidar em segurança de um navio de velas redondas do porte do *Essex*. Caso uma tempestade caísse sobre eles, seria praticamente impossível para os dois sozinhos

recolherem as velas. Contudo, ansioso para chegar à Região ao Largo no mês de novembro, Pollard não tinha outra opção senão partir para o mar com uma tripulação incompleta. Com um homem e uma baleeira a menos, o *Essex* estava prestes a se afastar da costa da América do Sul e avançar pelo oceano, mais longe do que nunca fora antes.

No dia 2 de outubro, o *Essex* tomou o rumo das ilhas Galápagos, a aproximadamente seiscentas milhas do litoral do Equador. Chamadas por alguns marinheiros de “Galleypaguses”, essas ilhas eram também conhecidas em espanhol como “Encantadas”. As correntes fortes e imprevisíveis que borbulhavam em torno desses afloramentos vulcânicos criavam por vezes a ilusão de que elas estavam de fato em movimento.

Mesmo antes da descoberta da Região ao Largo, as ilhas Galápagos foram uma parada de abastecimento muito popular entre os baleeiros. Afastadas do continente, em uma posição segura, elas ofereciam um refúgio bem-vindo para o tumulto político que imperava na América do Sul. Estavam também situadas em uma região freqüentada por cachalotes. Já em 1793, apenas dois anos depois de o *Beaver* haver dobrado pela primeira vez o cabo Horn, o capitão James Colnett visitou as ilhas Galápagos, em uma viagem exploratória britânica com o objetivo de averiguar o potencial baleeiro do Pacífico. O que ele encontrou ali era em parte uma alcova, em parte um berçário de cachalotes. Ele e sua tripulação testemunharam algo quase nunca visto pelos homens: cachalotes copulando — o macho nadando de barriga para cima e embaixo da fêmea. Observaram também numerosos bebês de baleia, “não maiores do que um boto pequeno”. Colnett escreveu: “Estou disposto a crer que estamos agora no *rendez-vous* geral dos cachalotes das costas do México, Peru e do golfo do Panamá, que vieram aqui para dar à luz”. Ele observou que, entre todas as baleias que mataram, só encontraram um macho.

As observações de Colnett se coadunam com os resultados da pesquisa mais recente sobre os cachalotes das Galápagos. Um dos maiores especialistas em cachalotes, Hal Whitehead, começou a observar as baleias nessa região em 1985. Usando um veleiro de cruzeiro, equipado com instrumentos de tecnologia sofisticada, Whitehead monitorou baleias nas mesmas águas singradas pelo *Essex*, 180 anos antes. Descobriu que um grupo típico de baleias, que abarca aproximadamente de três a vinte indivíduos, é constituído quase exclusivamente de fêmeas adultas inter-relacionadas e de baleias imaturas. As baleias adultas correspondiam apenas a dois por cento das baleias observadas.

As fêmeas trabalham de forma cooperativa ao cuidar das baleias jovens. Os filhotes são passados de uma baleia para outra, de forma que um adulto está sempre de guarda, enquanto a mãe vai se alimentar de lulas, milhares de pés abaixo da superfície do oceano. Quando uma baleia mais velha ergue a cauda no início de um mergulho mais demorado, o filhote nada para junto de um outro adulto que esteja

próximo.

Machos jovens deixam a unidade familiar por volta dos seis anos de idade e seguem em direção às águas mais frias das latitudes elevadas. Lá, vivem sozinhos ou com outros machos, e só voltam às águas quentes onde nasceram quando têm quase trinta anos de idade. Mesmo então, o regresso de uma baleia macho é bastante instável e incerto; ela passa apenas cerca de oito horas com qualquer grupo, por vezes se acasala, mas nunca estabelece um vínculo mais forte antes de tomar o caminho de volta para as latitudes elevadas. O macho pode viver de sessenta a setenta anos.

A cadeia de unidades familiares dos cachalotes, de base feminina, assemelha-se, de forma marcante, à comunidade que os baleeiros haviam deixado em sua terra natal, Nantucket. Em ambas as sociedades, os machos eram itinerantes. Em sua dedicação à matança de cachalotes, os naturais de Nantucket desenvolveram um sistema de relações sociais que imitava o de suas presas.

Durante sua passagem de seis dias nas Galápagos, os homens do *Essex* mataram duas baleias, elevando sua carga total de óleo para setecentos barris — mais ou menos metade do necessário para completar a carga do navio. Estavam no mar havia pouco mais de um ano e, se tivessem sorte na Região ao Largo, havia uma chance de poderem voltar para Nantucket dentro de um ano e meio. Mas, quando chegaram a Hood, a ilha mais a leste das Galápagos, sua preocupação principal deixou de ser matar baleias e passou a ser impedir que o navio afundasse. O *Essex* estava com um vazamento.

Cercados pelas praias brancas como osso da baía de Stephen, que pareciam quase brilhar à noite, os oficiais supervisionaram os reparos do *Essex*. No ancoradouro bem protegido, o *Essex* foi “virado de querena” — posto de lado para deixar exposta a área avariada. Seis anos depois, o capitão Seth Coffin usaria o mesmo procedimento para reparar um vazamento no *Aurora*, o navio originalmente comandado por Daniel Russell em sua viagem inaugural. Coffin ficou abalado ao descobrir que o fundo de seu navio, que nada tinha de velho, estava “corroído que nem um favo de mel” e tentou estancar o vazamento com uma mistura feita de giz e restos de gordura, uma substância oleosa usada para lubrificar a mastreação do navio. O *Essex*, muito mais velho, pode ter tido problemas semelhantes abaixo da linha de flutuação.

A atenção de Nickerson logo se voltou para a ilha Hood. “As rochas parecem bastante queimadas”, recordou ele, “e, onde existia terra, a aparência era de tabaco muito seco.” Como a superfície de Hood era coberta de cascalho e pedras soltas, o mero ato de caminhar era difícil e as rochas vulcânicas ressoavam metálicas sob os pés.

Herman Melville ficou profundamente impressionado pelas ilhas Galápagos na

década de 1840, vindo a escrever uma série de esboços intituladas “As Encantadas”. Para Melville, havia algo aterrorantemente inumano naquelas ilhas. Ele as descreveu como um lugar onde “nunca ocorre mudança” e falou de sua “destacada inabitabilidade”:

Cortadas pelo Equador, elas desconhecem o outono e desconhecem a primavera; visto que já estão reduzidas às borras do fogo, a ruína mesma não tem muito o que fazer contra elas. Os aguaceiros refrescam os desertos, mas, nessas ilhas, nunca chove. Como as cabaças sírias fendidas deixadas para secar sob o sol, essas ilhas estalam sob o efeito de uma secura eterna, sob um céu tórrido. “Tenham piedade de mim”, parece implorar o espírito sofredor das Encantadas, “e mandem Lázaro para que ele possa mergulhar a ponta do dedo na água e esfriar minha língua, pois vivo sob os tormentos dessa chama.”

Para os viajantes do mar, uma grande atração das Galápagos eram as suas tartarugas. O naturalista Charles Darwin visitou essas ilhas em 1835, a bordo do *Beagle*, e notou que as tartarugas de cada ilha, a exemplo dos seus famosos tentilhões, variavam visivelmente de uma ilha para outra — neste caso, na cor e na forma de seus cascos. As criaturas também eram interessantes, de uma outra maneira, para o capitão David Porter, da Marinha americana. Sua fragata *Essex* visitou as ilhas em 1813 e levou um grande número de tartarugas — cerca de quatro toneladas — para consumo da tripulação na viagem às ilhas Marquesas.

Na ocasião em que o baleeiro *Essex* se aventurou por essas ilhas, sete anos depois, os marinheiros haviam inventado um processo bem definido daquilo que chamavam de *turpinig*. Munidos de arreios de lona, os marujos se espalhavam pela ilha, muitas vezes seguiam as trilhas de sulcos profundos das tartarugas, que cruzavam em todas as direções o solo pedregoso, na esperança de que essas marcas os levassem até sua presa. As tartarugas pesavam em média 36 quilos, mas não era raro encontrar uma que pesasse 180 quilos, ou mais. Se um marinheiro topasse com uma tartaruga grande demais para um só homem carregar, ele pedia ajuda com o grito “*Townho!*” — uma corruptela do termo baleeiro da língua wampanoag “*townor*”. Na maioria dos casos, entretanto, era apenas um homem para cada tartaruga. Depois de virar a tartaruga de costas e prendê-la com uma pedra grande, o que a impedia de se pôr de novo sobre os pés, o baleeiro prendia as pontas do seu arreiro de lona às pernas da tartaruga, depois erguia o animal nas suas costas. Caminhar vários quilômetros sobre a superfície acidentada da ilha Hood, em temperaturas que chegavam a quarenta graus, com uma tartaruga de 36 quilos

amarrada às costas não era coisa fácil, sobretudo porque cada homem deveria trazer três tartarugas por dia para o navio. No que diz respeito a Nickerson, apanhar tartarugas desse modo era o trabalho mais difícil e fatigante que ele já conhecera, sobretudo em virtude da “agitação constante” da tartaruga, quando amarrada às costas de um marinheiro ensopado de suor.

Durante sua estada na ilha Hood, Benjamin Lawrence, o arpoador de Owen Chase, meteu-se em apuros. Capturou uma tartaruga e seguiu na direção que julgou ser a do navio, percebendo mais tarde que tomara a direção exatamente oposta. Por fim, abandonou sua tartaruga, tomou o rumo das areias escaldantes da praia e começou a trilhar o caminho de volta, rumo ao navio.

No meio da tarde, o *Essex* ainda não estava à vista e Lawrence sentia os tormentos da sede mais severa. Encontrou outra tartaruga e tratou de cortar a cabeça do réptil, semelhante à de uma cobra. O sangue que jorrou do pescoço tinha a temperatura espantosamente fria de dezesseis graus, sob um sol de 42 graus. Após beber até se faltar, Lawrence abandonou a tartaruga morta na praia e recomeçou sua busca do navio. Encontrou-o ao pôr-do-sol, mas, nas palavras de Nickerson, temeroso dos “risos que cairiam sobre ele se voltasse de mãos vazias”, retornou para o interior da ilha à cata de uma tartaruga. Já estava completamente escuro quando Lawrence, bem provido de tartarugas, veio capengando pela praia e foi saudado pelos homens que haviam sido enviados à sua procura.

Nos quatro dias seguintes, a tripulação apanhou 180 tartarugas em Hood. Em seguida, o *Essex* partiu para a ilha Charles, ali perto. A breve viagem deu a Nickerson a oportunidade de observar as criaturas, que em geral ficavam empilhadas no porão como pedras, embora algumas fossem deixadas soltas a vagar pelo tombadilho. Uma das razões do alto valor que as tartarugas das Galápagos gozavam entre os baleeiros residia na sua capacidade de viver mais de um ano sem água nem comida. Não só a carne da tartaruga ainda permanecia macia e saborosa após esse longo período, como também rendia até 4,5 quilos de uma gordura que Nickerson descreveu como “tão clara e tão pura quanto a melhor manteiga, e de um aroma suculento”.

Alguns marinheiros insistiam em crer que as tartarugas não sentiam as aflições da fome em sua estada em um baleeiro, mas Nickerson não tinha essa mesma certeza. À medida que a viagem prosseguiu, ele notou que elas viviam lambendo tudo o que encontravam no convés do navio. A inanição gradual das tartarugas só terminava quando eram abatidas para se transformar em comida.

Na ilha Charles, os baleeiros criaram uma tosca agência de correio — uma simples caixa ou pipa, sob o abrigo de um casco de tartaruga gigante, onde se podia deixar a correspondência para que fosse levada para Nantucket. Enquanto esteve na ilha Charles, durante a guerra de 1812, o capitão David Porter tirou proveito da vantagem tática que vinha das informações obtidas em cartas deixadas ali por

capitães baleiros britânicos. Para os homens do *Essex*, o correio da ilha Charles oferecia uma oportunidade de responder às cartas que haviam recebido por intermédio do *Aurora*. Além disso, capturaram mais cem tartarugas. Nickerson afirmou que essas tartarugas — as quais para frustração geral se revelaram insuficientes — eram as mais deliciosas das Galápagos.

Foi na ilha Charles que descobriram uma tartaruga monstruosa, de 270 quilos. Foram necessários seis homens para levá-la até a praia, sobre uma armação de sarrafos. Ninguém sabia que idade podia ter um animal daquele tamanho, mas nas ilhas Albermale, ali perto, existia a “Port Royal Tom”, uma tartaruga gigante cujo casco fora rabiscado com inúmeros nomes e datas, e a inscrição mais antiga chegava a 1791. (Há registros de que Tom ainda estava viva em 1881.)

Nickerson, que dava mostras de um interesse darwiniano pelo mundo natural, relacionou cuidadosamente as diversas criaturas que povoavam a ilha Charles, inclusive as tartarugas marinhas verdes e dois tipos de iguanas. Durante seu último dia na ilha, porém, Nickerson ficou abalado por um acontecimento mais afim à visão que Melville tinha das Galápagos do que à visão de Darwin.

Na manhã do dia 22 de outubro, Thomas Chappel, um arpoador de Plymouth, Inglaterra, resolveu fazer uma brincadeira. Sem contar a ninguém do *Essex* o que ia fazer, o travesso Chappel (que, segundo Nickerson, “adorava brincadeiras, a qualquer preço”) levou consigo, para terra, um isqueiro. Enquanto os outros rodavam pela ilha à cata de tartarugas, Chappel, em segredo, ateou fogo ao mato rasteiro. Era a época da estação seca e o fogo logo fugiu ao controle, cercou os caçadores de tartarugas e cortou seu caminho de volta para o navio. Sem alternativa, foram forçados a correr através de um corredor polonês de chamas. Embora tenham chamuscado as roupas e os cabelos, ninguém se feriu com gravidade — pelo menos, entre os homens do *Essex*.

Quando voltaram ao navio, a ilha quase inteira estava em chamas. Os homens ficaram revoltados por uma pessoa de seu próprio grupo haver cometido um ato tão estúpido e imprudente. Mas foi Pollard quem ficou mais contrariado. “A raiva do capitão não teve limites”, recordou Nickerson, “ele jurou que a vingança cairia sobre a cabeça do incendiário, se ele fosse descoberto.” Temeroso das chicotadas que certamente receberia, Chappel não revelou seu papel na conflagração, senão muito mais tarde. Nickerson calculou que o fogo matou milhares de tartarugas, pássaros, lagartos e cobras.

O *Essex* deixou uma marca permanente na ilha. Quando Nickerson voltou lá anos depois, ainda era uma devastação enegrecida. “Onde quer que o fogo houvesse ardido, não cresceram árvores, mato nem capim”, relatou ele. A ilha Charles foi uma das primeiras das Galápagos a perder sua população de tartarugas. Embora a tripulação do *Essex* já tivesse cumprido muito bem a sua parte na redução da população mundial de cachalotes, foi ali, naquela minúscula ilha vulcânica, que

deram sua grande contribuição para a erradicação de uma espécie animal.

Quando levantaram âncora na manhã seguinte, a ilha Charles continuava um verdadeiro inferno. Naquela noite, após um dia velejando para o oeste, ao longo da linha do Equador, eles ainda podiam ver a ilha queimando contra o horizonte. No pano de fundo formado pelo clarão vermelho de uma ilha agonizante, os vinte homens do *Essex* encaminharam-se para as regiões mais remotas do Pacífico, em busca de mais uma baleia para matar.

5. O ataque

Mesmo hoje, em uma era de comunicação instantânea e de transporte de alta velocidade, a escala de distâncias do oceano Pacífico é difícil de abarcar. Navegando em linha reta para o oeste a partir do Panamá, são 11 mil milhas até a península malaia — quase quatro vezes a distância que Colombo navegou até o Novo Mundo — e são 9600 milhas do estreito de Bering até a Antártida. O Pacífico também é profundo. Ocultas por baixo de sua superfície azul, encontram-se algumas das cadeias montanhosas mais fantásticas do planeta, com cânions que mergulham mais de seis milhas na escuridão das águas. Em termos geológicos, o Pacífico, cercado por vulcões, constitui a região mais ativa do mundo. Ilhas emergem, ilhas desaparecem. Herman Melville chamou esse oceano de 64 milhões de milhas quadradas de “o pulsante coração marinho da Terra”.

No dia 16 de novembro de 1820, o *Essex* havia velejado mais mil milhas para oeste das Galápagos, seguindo a linha do Equador como se esta fosse um cabo-guia invisível, que conduzia o navio cada vez mais longe, no maior oceano do mundo. Os baleeiros de Nantucket tinham familiaridade com pelo menos uma parte do oceano Pacífico. Nas três décadas anteriores, a costa da América do Sul se tornara o seu quintal. Também conheciam muito bem o extremo oeste do Pacífico. No início do século XIX, os baleeiros ingleses, em sua maioria capitaneados por naturais de Nantucket, dobravam regularmente o cabo da Boa Esperança e caçavam baleias nos arredores da Austrália e da Nova Zelândia. Em 1815, Hezekiah Coffin, o pai do jovem primo de Pollard, Owen Coffin, morrera durante uma parada de abastecimento nas ilhas de Timor, empestadas por uma febre, entre Java e Nova Guiné.

Estendendo-se entre a ilha de Timor e a costa ocidental da América do Sul, está o

Pacífico Central, aquilo que Owen Chase chamou de “um oceano ainda quase impenetrado”. As longitudes e latitudes de ilhas com nomes como Ohevahoa, Marokinee, Owyhee e Mowee podiam estar registradas no guia de navegação do capitão Pollard, mas afora isso — e exceto pelos boatos de gelar o sangue sobre o canibalismo e o espírito sanguinário dos nativos — elas eram uma incógnita completa.

Tudo isso estava prestes a mudar. Sem o conhecimento de Pollard, apenas algumas semanas antes, no dia 29 de setembro, dois baleeiros de Nantucket de nome *Equator* e *Balaena* pararam pela primeira vez na ilha havaiana de Oahu. Em 1823, Richard Macy seria o primeiro natural de Nantucket a abastecer seu navio nas Society Islands, hoje conhecidas como Polinésia Francesa. Mas, até onde Pollard e seus homens sabiam em novembro de 1820, eles estavam no limiar de um mundo desconhecido, repleto de perigos inimagináveis. E, se quisessem evitar um destino igual ao do navio que encontraram em Atacames, cujos homens haviam quase morrido de escorbuto antes de chegarem à costa da América do Sul para receber provisões, não poderiam perder tempo com explorações de grande alcance. Eles haviam levado quase um mês para chegar tão longe e levariam pelo menos o mesmo tempo para voltar. Dispunham, no máximo, de apenas alguns poucos meses de caça à baleia antes de serem obrigados a pensar em voltar para a América do Sul, e depois para Nantucket.

Até então, as baleias que eles tinham avistado nessa região remota do oceano haviam se revelado frustrantemente esquivas. “Nada digno de nota aconteceu durante essa travessia”, recordou Nickerson, “a não ser pela perseguição ocasional e desenfreada de um ou outro bando de baleias, sem nenhum resultado.” As tensões cresceram entre os oficiais do *Essex*. A situação compeliu Owen Chase a fazer certos ajustes a bordo da sua baleeira. Quando ele e a tripulação da sua baleeira enfim se aproximaram de uma baleia, no dia 16 de novembro, foi ele mesmo, relatou Chase, e não o seu arpoador, Benjamin Lawrence, quem empunhou o arpão.

Isso foi uma reviravolta radical e, para Lawrence, humilhante. Um imediato só empunhava o arpão quando havia perdido toda a confiança na habilidade do seu arpoador para cravá-lo no corpo da baleia. William Comstock relatou duas ocasiões em que imediatos se aborreceram tanto com as tentativas frustradas de seus arpoadores que os chamaram para ficar na popa e foram eles mesmos manejar o arpão. Certo imediato, escreveu Comstock, esbravejou: “Quem é você? O que é você? Sua escória miserável, ralé de Nantucket, moleque que fica choramingando no canto da sala. Por Netuno, acho que você tem medo de baleia”. Quando o arpoador, enfim, desatou a chorar, o imediato tomou o arpão das mãos dele e ordenou que fosse para a popa e segurasse o leme.

Com Chase na proa, e Lawrence relegado ao leme, a baleeira do primeiro imediato aproximou-se de uma extensão de água onde, segundo previu Chase, uma

baleia iria emergir. Chase, em suas próprias palavras, estava “de pé, na proa, com o arpão na mão, bem apoiado, na expectativa de a qualquer instante avistar uma baleia do bando que vínhamos perseguindo, e que eu devia acertar”. Infelizmente, uma baleia emergiu exatamente embaixo do seu bote, lançando Chase e a tripulação para o ar. Assim como ocorrera após sua primeira tentativa de matar uma baleia, ao largo das ilhas Falkland, Chase e seus homens viram-se agarrados a uma baleeira destrocada.

Em vista da escassez de baleeiras de reserva a bordo do *Essex*, esperava-se cautela da parte dos oficiais; mas cautela, pelo menos quando se tratava de perseguir baleias, não fazia parte dos atributos do primeiro imediato. Tomando ao pé da letra o antigo provérbio que diz “baleia morta ou bote arrebentado”, Chase se regalava nos riscos e perigos da caça à baleia. “A profissão requer grande ambição”, vangloriou-se ele em seu relato, “e é repleta de emoções honrosas: nunca se encontra entre os baleeiros um homem dócil.”

Quatro dias depois, em 20 de novembro, a mais de 1500 milhas náuticas a oeste das Galápagos e a apenas quarenta milhas ao sul do Equador, o vigia avistou esguichos. Eram cerca de oito horas da manhã de um dia claro e radioso. Apenas uma leve brisa soprava. Era um dia perfeito para matar baleias.

Depois de velejarem até uma distância de meia milha do grupo, os dois zeladores do navio puseram o *Essex* contra o vento, com a vela de gávea recebendo o vento de frente, e os três botes foram baixados ao mar. As baleias, sem saber que estavam sendo perseguidas, mergulharam.

Chase mandou seus homens remarem até um ponto determinado, onde aguardaram “ansiosos”, esquadrinhando a água em busca da forma escura de um cachalote que viesse rumo à superfície. Mais uma vez, conta-nos Chase, era ele a segurar o arpão e, com efeito, uma baleia pequena emergiu bem à frente deles e soltou um esguicho. O primeiro imediato se preparou para arremessar o arpão e, pela segunda vez em muitos dias de caça à baleia, viu-se em apuros.

Chase mandara Lawrence, o ex-arpoador, conduzir o bote até bem perto da baleia. Lawrence fez isso e chegou tão perto que, assim que o arpão se cravou nela, o animal em pânico golpeou com a cauda o bote já em mau estado, abrindo um buraco na lateral da baleeira. Quando a água começou a entrar, Chase cortou a corda do arpão com uma machadinha e deu ordem para que os homens enfiassem seus casacos e suas camisas na fenda lascada. Enquanto um homem cantava para dar o ritmo, eles remaram de volta ao navio. Em seguida, puxaram a baleeira para cima e puseram-na sobre o tombadilho do *Essex*.

Nessa altura, tanto a tripulação da baleeira de Pollard quanto a de Joy haviam cravado cada uma o seu arpão em uma baleia. Enraivecido por se ver mais uma

vez alijado da caçada, Chase começou a trabalhar sofregamente em seu bote avariado, a fim de deixá-lo em condições de uso enquanto as baleias ainda estavam ao alcance deles. Embora pudesse ter aparelhado e baixado ao mar a baleeira sobressalente (aquela que haviam barganhado nas ilhas de Cabo Verde, agora atada a um cavalete acima do tombadilho superior), Chase achou que seria mais rápido reparar o bote avariado, em caráter temporário, fixando pedaços de lona sobre o furo. Quando pregava as bordas da lona no bote, seu remador de popa, Thomas Nickerson — de apenas quinze anos — assumiu o leme do *Essex* e voltou o navio na direção de Pollard e Joy, cujas baleias os haviam arrastado para várias milhas de distância a sotavento. Foi então que Nickerson viu algo a bombordo da proa.

Era uma baleia — um cachalote enorme, o maior que ele já tinha visto —, um macho de uns 26 metros de comprimento, pelo que calcularam, e de aproximadamente oitenta toneladas. Estava a menos de cem metros de distância, tão perto que podiam ver que sua gigantesca cabeça rombuda era riscada por várias cicatrizes e estava apontada contra o navio. Mas essa baleia não era apenas grande. Ela agia de forma estranha. Em vez de fugir em pânico, ela flutuava tranquilamente sobre a água, soltava de vez em quando uma baforada através do seu respiradouro, como se os observasse. Depois de soltar dois ou três esguichos, a baleia afundou, em seguida emergiu a menos de 35 metros do navio.

Mesmo com a baleia a uma distância tão pequena do *Essex*, Chase não a encarou como uma ameaça. “Seu aspecto e sua atitude não nos inspiravam, a princípio, nenhum temor”, escreveu ele. Mas de repente a baleia começou a se mover. Sua cauda de seis metros de largura sacudiu para cima e para baixo. Devagar, no início, com um ligeiro meneio de um lado para o outro, ela ganhou velocidade até que a água se agitou em torno da sua cabeça maciça, em forma de barril. Estava apontada para a face bombordo do *Essex*. Em um instante, a baleia estava a apenas uns poucos metros — “vinha direto contra nós”, recordou Chase, “com grande velocidade”.

Na ânsia desesperada de evitar o impacto direto, Chase gritou para Nickerson: “Leme a barlavento!”. Vários outros membros da tripulação gritaram avisos. “O som das vozes mal havia alcançado meus ouvidos”, recordou Nickerson, “quando se seguiu um terrível estrondo.” A baleia abalroara o navio imediatamente à frente dos oléns de proa.

O *Essex* balançou como se tivesse colidido contra uma rocha. Todos caíram no chão. As tartarugas das Galápagos deslizaram de um lado a outro do convés. “Olhamos uns para os outros com total espanto”, recordou Chase, “quase mudos.”

Enquanto esforçavam-se para se pôr de pé sobre o tombadilho, Chase e seus homens tinham bons motivos para ficarem surpresos. Nunca antes, em toda a história da caça à baleia em Nantucket, houve notícia de que uma delas atacasse um navio. Em 1807, o baleeiro *Union* chocou-se acidentalmente com um cachalote de

noite e naufragou, mas algo muito diferente estava acontecendo ali.

Depois do impacto, a baleia passou por baixo do navio, esbarrando no fundo com tanta força que arrancou a falsa quilha — uma resistente tora de madeira com quinze centímetros por trinta. A baleia emergiu a estibordo da popa do *Essex*. A criatura parecia, recordou Chase, “atordoada com a violência do choque” e se pôs a flutuar ao lado do navio, sua cauda a apenas alguns centímetros da popa.

Instintivamente, Chase agarrou uma lança. Bastaria um arremesso de pontaria exata para o primeiro imediato aniquilar a baleia que se atrevera a atacar um navio. Aquela criatura gigantesca renderia mais óleo do que duas baleias somadas, talvez até mais do que três cachalotes de tamanho normal. Se Pollard e Joy também tivessem obtido sucesso nesse dia, eles iriam derreter pelo menos 150 barris de óleo durante a semana seguinte — mais do que dez por cento da capacidade total do *Essex*. Poderiam regressar para Nantucket em questão de semanas, e não de meses.

Chase colocou-se em posição para lançar o cachalote macho — ainda estirado junto ao *Essex*. Então, ele hesitou. As abas da cauda da baleia, notou Chase, estavam perigosamente próximas do leme do navio. Se fosse provocada, a baleia poderia estraçalhar com sua cauda o delicado mecanismo do leme. Eles estavam longe demais da terra firme, concluiu Chase, para se arriscarem a sofrer uma avaria no leme.

Para o primeiro imediato, foi uma demonstração de cautela extremamente incomum. “Mas se Chase pudesse ter previsto tudo aquilo que aconteceu logo a seguir”, escreveu Nickerson, “ele provavelmente teria optado pelo mal menor e teria salvado o navio ao matar a baleia, ainda que ao preço de perder o leme.”

Um cachalote é singularmente dotado para sobreviver a uma colisão de cabeça com um navio. Estendendo-se por um terço de seu comprimento, entre a parte frontal da demolidora cabeça em forma de aríete e seus órgãos vitais, encontra-se uma cavidade cheia de óleo, perfeitamente adaptada para amortecer o impacto de um choque. Em menos de um minuto, aquele cachalote macho de oitenta toneladas mais uma vez dava sinais de vida.

Saindo de sua atordoada letargia, a baleia deu uma guinada para sotavento, nadando para uma distância de aproximadamente seiscentos metros. Lá, começou a abrir e fechar a mandíbula e a espancar a água com a cauda, “como que ensandecida”, escreveu Chase, “de raiva e furor”. Em seguida, nadou a barlavento, cruzando diante da proa do *Essex* a uma alta velocidade. Várias centenas de metros adiante do navio, a baleia se deteve e voltou-se na direção do *Essex*. Com receio de que o navio estivesse fazendo água, Chase havia, nessa altura, ordenado aos homens que acionassem as bombas. “Enquanto minha atenção se concentrava nisso”, recordou o primeiro imediato, “fui alertado pelo grito de um homem na escotilha:

‘Lá vem ele, está vindo de novo em nossa direção.’ Chase voltou-se e viu uma imagem de “fúria e vingança” que o assombraria pelo resto de seus dias.

Com metade da sua enorme cabeça coberta de cicatrizes erguida acima da água e com a cauda agitando o oceano em um rastro de espuma branca de mais de doze metros de largura, a baleia se aproximava do navio a uma velocidade duas vezes maior do que antes — pelo menos seis nós. Chase, na esperança “de atravessar a linha em que a baleia se aproximava de nós antes que ela pudesse nos alcançar, e desse modo evitar aquilo que, caso ela nos abalroasse, eu sabia que havia de ser a nossa destruição”, gritou para Nickerson: “Leme a barlavento!”. Mas era tarde demais para mudar de curso. Com um tremendo ruído de pranchas de carvalho a estalar e rachar, a baleia atingiu o navio logo abaixo da âncora, presa ao turco de ferro a bombordo da proa. Dessa vez, os homens estavam preparados para o choque. Contudo, a força da colisão fez a cabeça dos marinheiros sacolejar em cima dos seus pescoços musculosos, enquanto o navio se detinha com um tranco, de encontro à testa do cachalote, semelhante a uma laje de pedra. A cauda da criatura continuou a sacudir para cima e para baixo, empurrando para trás o navio de 238 toneladas, até que — como acontecera depois da carenagem na Corrente do Golfo — a água subiu por cima da borda da popa.

Um dos homens que estavam embaixo do convés correu para o tombadilho e gritou: “O navio está enchendo de água!”. Um rápido olhar pela escotilha revelou que a água já estava acima do tombadilho inferior, onde o óleo e as provisões estavam estocados.

Sem se mover mais para trás, o *Essex* agora ia direto para baixo. A baleia, havendo subjugado o seu estranho adversário, desembaraçou-se das lascas das tábuas estraçalhadas do casco, revestido de cobre, e nadou para longe, para sotavento, e nunca mais foi vista.

O navio estava afundando de proa. O castelo de proa, onde os marujos negros dormiam, foi o primeiro alojamento a ser inundado, os baús e os colchões dos marinheiros flutuavam na maré ascendente. Em seguida, a água irrompeu na popa, na câmara onde guardavam a gordura de baleia, e depois no compartimento do leme, em que Nickerson e os outros naturais de Nantucket dormiam. Logo a seguir, até as cabines do capitão e dos imediatos foram inundadas.

Enquanto os tombadilhos inferiores rangiam e borbulhavam, o camareiro negro, William Bond, por iniciativa própria, desceu várias vezes às cabines de popa, que se enchiam de água rapidamente, para resgatar os baús de Chase e de Pollard, bem como — num lance de grande previdência — os instrumentos de navegação. Enquanto isso, Chase e o resto da tripulação cortaram as amarras da baleeira de reserva e a levaram até a parte central do convés, entre os castelos.

O *Essex* começou a adernar perigosamente a bombordo. Bond fez uma última incursão às cabines. Chase e os demais levaram a baleeira até a borda do convés, agora a apenas uns poucos centímetros da superfície do oceano. Quando os baús e os instrumentos de navegação tinham sido postos a bordo, todo mundo, inclusive Bond, entrou no bote aos trambolhões, enquanto os mastros oscilavam e as vergas assomavam acima deles. Estavam a apenas dois botes de distância quando o *Essex*, com um estremecimento e um gemido apavorantes, soçobrou a suas costas.

Nesse exato momento, a cerca de duas milhas a sotavento, Obed Hendricks, o arpoador da baleeira de Pollard, olhou por acaso sobre os ombros. Não pôde acreditar no que viu. Daquela distância, parecia que o *Essex* tinha sido atingido por uma súbita ventania, as velas se agitavam em todas as direções enquanto o navio tombava sobre a ponta dos vaus.

— Olhem, olhem — gritou ele —, o que houve com o navio? Ele está virando!

Mas quando os homens se voltaram para olhar, não havia mais nada para ver. “Um grito geral de horror e desespero brotou dos lábios de todos os homens”, escreveu Chase, “enquanto seus rostos se voltavam, em vão, em busca do navio, em todas as direções do oceano.” O *Essex* havia desaparecido atrás do horizonte.

As tripulações dos dois botes imediatamente soltaram suas baleias e começaram a remar de volta, rumo ao local onde o *Essex* deveria estar — o tempo todo conjecturando ansiosamente sobre o que teria acontecido com o navio. Nunca ocorreu a nenhum deles que, nas palavras de Nickerson, “uma baleia tinha feito o serviço”. Pouco depois, puderam ver o casco do navio “boiando de lado e com a aparência de uma rocha”.

Enquanto Joy e Pollard se aproximavam, os oito homens que lotavam a baleeira de Chase continuavam a fitar mudos o navio. “Todos os semblantes estavam marcados pela palidez do desespero”, recordou Chase. “Nenhuma palavra foi dita por nenhum de nós durante vários minutos; todos pareciam dominados por uma consternação atordoada.”

Do momento em que ocorreu o primeiro ataque da baleia até a fuga do navio que soçobrava, não se haviam passado mais de dez minutos. Em apenas uma parcela desse tempo, incitados pelo pânico, oito deles haviam baixado ao mar, de um caavete acima do tombadilho superior, uma baleeira desaparelhada, tarefa que normalmente levaria pelo menos dez minutos e que demandava o esforço conjunto de toda a tripulação do navio. Agora, lá estavam eles, apenas com as roupas do corpo, amontoados dentro de uma baleeira. Ainda não eram dez horas da manhã.

Foi então que Chase avaliou plenamente a importância do serviço que William Bond lhes havia prestado. Ele salvara duas bússolas, dois exemplares do *New American Practical Navigator* [Novo guia prático do navegante americano], de Nathaniel Bowditch, e dois quadrantes. Chase, mais tarde, chamou esse equipamento de “os prováveis instrumentos da nossa salvação [...]. Sem eles”, acrescentou, “tudo

teria sido treva e desespero”.

De sua parte, Thomas Nickerson foi assaltado por um sentimento de tristeza, não por ele, mas pelo navio. A gigantesca embarcação negra que ele viera a conhecer de forma tão íntima recebera um golpe de morte. “Aqui jaz o nosso navio maravilhoso, um destroço flutuante e sinistro”, lamentou-se Nickerson, “que apenas alguns minutos antes se exibia em toda a sua glória, motivo do orgulho e da jactância do capitão e dos oficiais, e quase idolatrado por sua tripulação.”

Logo as duas outras baleeiras se aproximaram à distância de um grito. Mas ninguém falou nada. O bote de Pollard foi o primeiro a alcançá-los. Os homens pararam de remar a uns nove metros. Pollard estava de pé, no leme, e olhava fixamente, incapaz de falar, o casco virado que antes fora o seu domínio formidável. Deixou-se cair sentado no banco da sua baleeira, tão tomado por assombro, terror e confusão que Chase “mal podia reconhecer a sua fisionomia”. Por fim, Pollard perguntou:

— Meu Deus, senhor Chase. Qual foi o problema?

A resposta de Chase:

— Fomos destruídos por uma baleia.

Mesmo na escala colossal dos cachalotes, um macho de 26 metros é enorme. Hoje, cachalotes machos, que são em geral três ou quatro vezes mais volumosos do que as fêmeas, nunca ultrapassam vinte metros. O especialista em cachalotes Hal Whitehead tem dúvidas de que a baleia do *Essex* possa ter sido tão grande quanto Chase e Nickerson alegaram. Não obstante, os diários de bordo dos baleeiros de Nantucket estão repletos de referências a machos que, em vista da quantidade de óleo que renderam, deviam ser do mesmo porte da baleia do *Essex*. É um fato incontestável que os baleeiros, tanto no século XIX quanto no XX, mataram cachalotes machos e fêmeas em quantidades desiguais: os machos não só eram mais compridos do que as fêmeas como seus órgãos abundantes de espermacete constituíam uma larga parcela desse comprimento. Em 1820, antes que um século e meio de matança seletiva houvesse varrido do mundo os machos grandes, talvez fosse de fato possível encontrar um cachalote de 26 metros. Talvez a prova mais convincente esteja nos salões veneráveis do Museu Baleeiro de Nantucket. Lá, encostada a uma parede, está uma mandíbula de 5,5 metros, tirada de um macho cujo comprimento estima-se ter sido de pelo menos 24 metros.

O cachalote tem o maior cérebro entre todos os animais que já viveram no mundo, deixando para trás até o cérebro da portentosa baleia azul. A grande dimensão do cérebro do cachalote pode estar relacionada à sua habilidade, extremamente sofisticada, para gerar e processar sons. Logo abaixo do seu

respiradouro, o cachalote tem aquilo que os baleeiros chamavam de focinho de macaco, um cartilaginoso sistema de badalo que os cientistas crêem ser a fonte dos sons estalantes que ele emprega para “ver” o mundo por meio da ecolocalização. Baleias também empregam sinais estalantes para comunicarem-se por distâncias que chegam a mais de cinco milhas. As fêmeas tendem a usar séries de estalidos semelhantes a um código morse, conhecidas como coda, e os cachalotes machos emitem estalidos mais lentos e altos, chamados dangor. Especulou-se que os machos usam o dangor para se declararem a fêmeas de sua eleição e também para espantar machos rivais.

Os baleeiros muitas vezes escutavam os cachalotes através do casco dos seus navios. O som — estalos regulares a intervalos de cerca de meio segundo — tinha uma semelhança tão assombrosa com as batidas de um martelo que os baleeiros apelidaram o cachalote de “peixe carpinteiro”. Na manhã do dia 20 de novembro de 1820, os cachalotes não eram as únicas criaturas que enchiam o oceano com som estalejantes; havia também Owen Chase, ocupado em pregar um pedaço de lona ao fundo de uma baleeira virada de borco. A cada batida do seu martelo de encontro à lateral do bote avariado, Chase inadvertidamente transmitia, através da pele de madeira do navio baleeiro, sons que desciam para o oceano. Tenha ou não o macho entendido esses sons como provenientes de uma outra baleia, o martelar de Chase parece haver atraído a atenção da criatura.

Chase afirmou que, quando a baleia atingiu o navio pela primeira vez, nadava a três nós, a velocidade normal de cruzeiro de uma baleia. Whitehead, cujo navio de pesquisa foi certa vez abalroado por uma baleia grávida, especula que o cachalote macho talvez tenha inicialmente se lançado contra o *Essex* por engano.

O que quer que tenha suscitado o choque, a baleia nitidamente não estava preparada para algo tão sólido e pesado quanto um baleeiro que, com 238 toneladas, pesava aproximadamente três vezes mais do que ela. O *Essex* podia estar velho e fatigado pelo uso, mas fora construído para suportar sua dose de maus-tratos. Era quase todo feito de carvalho, uma das madeiras mais duras e resistentes. Suas vigas foram talhadas de toras imensas, de pelo menos nove centímetros quadrados. Por cima disso, na proa e na popa, havia pranchas de carvalho de dez centímetros de espessura. Sobre as pranchas, havia um revestimento de pinho amarelo, de mais de 2,5 centímetros de espessura. Estendendo-se para baixo, a partir da linha de flutuação (o ponto de impacto, segundo Nickerson) havia uma camada de cobre. O cachalote macho bateu de encontro a uma sólida muralha de madeira.

O que começara como uma estocada experimental, talvez involuntária, com a cabeça, logo ganhou proporções de um ataque sem limites.

A exemplo dos elefantes machos, os cachalotes machos tendem a ser solitários, movem-se de um grupo de fêmeas e de jovens para o outro e desafiam qualquer macho que cruze seu caminho. A violência desses encontros é lendária. Um

baleeiro descreveu o que aconteceu quando um cachalote macho tentou entrar no grupo de um outro macho:

Quando o macho recém-chegado tentou se integrar ao grupo, foi atacado por um dos machos estabelecidos, que rolou sobre as costas e atacou com a boca [...]. Largas fatias de gordura e carne foram arrancadas. Os dois machos se separaram e depois voltaram a se atacar com força total. Suas mandíbulas se prenderam uma na outra e os dois se sacudiram, cada um aparentemente tentando quebrar a mandíbula do adversário. Grande nacos de carne, novamente, rasgaram-se das cabeças dos animais. Em seguida, ou recuaram, ou conseguiram soltar-se, para depois se atacarem mais uma vez. A luta dessa feita foi ainda mais tenaz, e pouco se podia ver, por causa dos espirros da água agitada. A carga e o recuo foram repetidos duas ou três vezes antes de a água se acalmar, e assim, por alguns segundos, pôde-se ver os dois cachalotes estirados juntos, cabeça com cabeça. O macho menor, então, nadou lentamente para longe e não tentou mais se unir às fêmeas [...]. Uma baleeira foi baixada ao mar e o macho maior foi capturado. Sua mandíbula fora partida e estava suspensa só pela carne. Muitos dentes haviam se quebrado e havia grandes feridas na sua cabeça.

Em vez de lutar com a boca e a cauda — o modo como as baleias normalmente despachavam as baleeiras —, a baleia do *Essex* golpeou o navio com a cabeça, algo de que, insistiu Chase, “nunca se tinha ouvido falar, mesmo entre os baleeiros mais velhos e experientes”. Mas o que mais impressionou o primeiro imediato foi a maneira notavelmente astuta com que o macho empregou o seu providencial ariete demolidor. Das duas vezes, a baleia se acercou do navio de uma direção “calculada para provocar em nós o maior estrago possível, por serem golpes desferidos de frente e que, portanto, somavam a velocidade dos dois corpos a fim de aumentar o impacto”. Contudo, muito embora ela tenha vindo de encontro ao *Essex* na parte frontal, a baleia evitou colidir com o navio diretamente cabeça contra cabeça, local onde a viga central do casco extremamente reforçada — a barra vertical que forma a quina principal da proa — poderia ter provocado uma ferida mortal.

Chase calculou que a baleia nadava a seis nós quando atingiu o *Essex* pela segunda vez e que o navio se deslocava a três nós. Para conseguir deter completamente o movimento do *Essex*, a baleia, cuja massa era de cerca de um terço da massa do navio, teria de estar se movendo a mais de três vezes a velocidade do navio, ou seja, a pelo menos nove nós. Os cálculos de um engenheiro naval estimam

que, caso o *Essex* fosse um navio novo, seu madeiramento de carvalho teria resistido mesmo a esse choque tremendo. Como a baleia abriu de fato um rombo na proa, o madeiramento do *Essex*, de vinte anos de idade, devia estar significativamente debilitado por decomposição ou por cracas.

Chase estava convencido de que o *Essex* e sua tripulação tinham sido vítimas de uma “perversidade consciente e calculada”, da parte da baleia. Para um natural de Nantucket, essa era uma idéia chocante. Se outros cachalotes comessem a atacar os navios, seria apenas uma questão de tempo antes que a frota baleeira da ilha se reduzisse a apenas destroços e detritos flutuantes.

Chase começou a se perguntar que “destino ou desígnio enigmático” estivera em ação. Tinha-se quase a impressão de que algo — poderia ser Deus? — havia se apossado da fera para alcançar seus próprios fins, estranhos e insondáveis. A despeito de quem ou o que pudesse estar por trás disso, Chase estava convencido de que “nada senão o acaso” havia afundado o *Essex*.

Após ouvir o relato do naufrágio feito pelo primeiro imediato, Pollard tentou assumir o comando da situação. Sua prioridade, declarou ele, era extrair o máximo possível de comida e água dos destroços. Para fazê-lo, precisavam cortar os mastros, de modo que o casco, que ainda flutuava parcialmente, pudesse virar para a posição correta. Os homens subiram para o navio e começaram a cortar as vergas e o cordame com machadinhas trazidas das baleeiras. Quando o meio-dia estava próximo, o capitão Pollard afastou-se em seu bote para fazer uma observação com o seu quadrante. Eles estavam a zero graus e quarenta minutos de latitude sul, e a 119 graus e zero minutos de longitude oeste, ou seja, o mais distante de qualquer terra que era possível estar na superfície do planeta.

Quarenta e cinco minutos depois, os mastros tinham sido reduzidos a toras de seis metros, e o *Essex* flutuava, de novo, parcialmente virado para cima, em um ângulo de 45 graus. Embora a maior parte das provisões estivesse inacessível no porão inferior, havia duas pipas grandes de pão na parte central do navio. E, como as pipas se encontravam na parte superior do *Essex*, os homens podiam esperar que ainda estivessem secas.

Através dos buracos que talharam no convés, eles puderam extrair 270 quilos de bolachas duras. Em outro ponto, romperam as pranchas de madeira para alcançar as pipas de água doce — na verdade, mais quantidade do que podiam transportar em segurança nas baleeiras. Também desencavaram ferramentas e materiais que incluíam um quilo de pregos, um mosquete, duas pistolas e uma lata de pólvora. Várias tartarugas das Galápagos nadaram dos destroços do navio até as baleeiras, bem como dois porcos esqueléticos. Então começou a ventar.

Como precisava proteger-se do vento e das ondas crescentes, embora temesse que

o *Essex* pudesse a qualquer momento se partir e afundar como uma pedra, Pollard ordenou que amarrassem as baleeiras ao navio, mas que deixassem pelo menos uns noventa metros de corda entre os destroços e os botes. Como uma fila de patinhos atrás da mãe, eles passaram a noite abrigados pelo navio.

O navio sacudia a cada onda. Chase ficou deitado sem dormir em seu bote, fitando os destroços e revivendo a catástrofe repetidas vezes em sua mente. Alguns dos homens dormiam e outros “passaram a noite entre murmúrios vãos”, escreveu Chase. A certa altura, admitiu o primeiro imediato, ele se viu dominado pelo choro.

Parte de Chase estava devastada pela culpa, ciente de que, se tivesse arremessado a lança, tudo poderia ter corrido de forma diferente. (Quando veio o momento de escrever o seu próprio relato do ataque, Chase deixou de mencionar que tivera a chance de lançar a baleia — uma omissão que Nickerson tratou de corrigir na sua narrativa.) Mas, quanto mais Chase pensava no caso, mais compreendia que ninguém podia esperar que uma baleia viesse a atacar um navio — e não só uma vez, mas duas. Em vez de agir como se esperava de uma baleia — como uma criatura “de quem nunca se suspeitou qualquer violência premeditada, e conhecida por seu caráter inofensivo” —, aquele grande macho estava possuído por aquilo que Chase, afinal, concluiu ser um interesse muito humano pelas demais baleias. “Ele saiu diretamente do grupo no qual, pouco antes, havíamos penetrado”, escreveu o primeiro imediato, “e no qual havíamos abatido três de seus companheiros, como que inflamado por um sentimento de vingança pelo sofrimento deles.”

Enquanto sacolejavam nas ondas a sotavento dos destroços, os homens do *Essex* não estavam com a menor disposição para conjeturar sobre os motivos da baleia. Sua questão angustiante era como vinte homens em três botes poderiam sair vivos de um apuro como aquele.

6. O plano

O vento soprou de sudeste a noite inteira. Ondas batiam de encontro ao casco abalroado, desprendendo vergas, pipas e toras de madeira que soltavam lascas. Detritos pontiagudos podiam, a qualquer momento, perfurar as frágeis laterais das três baleeiras amarradas a sotavento do navio, portanto cada oficial destacou um homem para ficar na proa do seu bote e lhe deu ordens de vigiar atentamente para evitar que objetos flutuantes colidissem com eles e empurrar para trás esses objetos antes que pudessem provocar alguma avaria. Era uma missão terrível — esforçar-se para enxergar qual ameaça iria emergir das trevas.

Quando o sol iluminou o horizonte oriental, os homens acordaram no fundo dos botes, piscando os olhos; a maioria havendo dormido muito pouco. “Começamos a pensar em fazer alguma coisa”, recordou Chase, “mas o que seria, isso não sabíamos.”

As três tripulações dos botes voltaram aos destroços e, durante a maior parte da manhã, os homens vagaram pelo convés banhado pelas ondas “em uma espécie de vaga apatia”. Os oficiais deram instruções para buscar provisões adicionais que pudessem ter emergido do fundo do porão durante a noite. Exceto por mais algumas tartarugas das Galápagos, das quais eles já tinham o máximo que poderia ser transportado em segurança nas baleeiras, não acharam nada de útil.

O óbvio passo seguinte era fazer preparativos para abandonar os destroços. Mas isso era uma perspectiva que nenhum dos homens queria encarar, por mais “desventurada e desoladora” que fosse a situação naquele momento. “Nossos pensamentos [...] pairavam em torno do navio, ainda que destruído e afundado como estava”, recordou Chase, “e dificilmente poderíamos descartar de nossas

mentes a idéia da proteção contínua que o *Essex* proporcionava.”

Por fim, alguns homens começaram a desamarrar as velas do navio para fazer velas para as três baleeiras. Felizmente, o baú de Chase continha as agulhas e os cordéis necessários e os homens se puseram a trabalhar. Outros se dedicaram a construir mastros para as baleeiras, com as vergas do navio. Assim que a tripulação recebeu tarefas específicas para cumprir, a mudança do estado de ânimo foi rápida. Nickerson notou “rostos mais alegres do que ousávamos esperar”.

Enquanto os homens trabalhavam — equipando os três botes com dois mastros curtos, duas velas de espicha e uma vela pequena, na parte dianteira, conhecida como bujarrona —, um vigia permanecia a postos no alto do que restava do mastro de proa do *Essex* e esquadrinhava o oceano em busca de navios. Ao meio-dia, Chase calculou a sua posição e concluiu que os ventos predominantes de sudeste e a corrente de oeste haviam conduzido o *Essex* e sua tripulação para quase cinqüenta milhas a noroeste do local onde se encontravam no dia anterior — *para ainda mais longe* da já distante costa da América do Sul. Para o primeiro imediato, essa informação perturbadora tornou clara “a necessidade de não desperdiçarmos nosso tempo e de nos esforçarmos para buscar algum alívio aonde quer que Deus nos leve”.

O vento aumentou no decorrer do dia, tornando difícil trabalhar nas baleeiras, sobretudo quando as ondas caíam sobre eles, deixando os homens encharcados. Os oficiais deram-se conta de que mais algumas alterações eram necessárias para ampliar a navegabilidade dos botes. Usando tábuas de cedro brutas extraídas dos destroços do *Essex*, os homens elevaram as laterais das baleeiras em mais de quinze centímetros. Essa simples modificação — feita quase como um remendo de última hora — revelou-se crucial. “Os botes, não fosse isso, teriam recebido tanta água”, escreveu Chase, “que todos os esforços de vinte homens, tão debilitados e famintos como ficaríamos mais tarde, não haveriam bastado para evitar [que inundassem].”

Também estava claro, agora, que tinham de elaborar algum método para proteger as provisões de pão do sal que vinha nos borrifos do mar. As duas extremidades das baleeiras continham um espaço semelhante a um armário, chamado despensa. Depois de embrulhar o pão em várias camadas de lona, colocaram-no na despensa da popa, o mais longe possível das ondas que quebravam na proa. Guardar o pão na despensa da popa também facilitava a tarefa do oficial que, enquanto empunhava o leme, podia controlar a distribuição de pão para o resto dos tripulantes.

Quando a escuridão começou a chegar, eles, com relutância, puseram de lado seus martelos, pregos, agulhas e cordéis e mais uma vez amarraram as baleeiras a sotavento dos destroços. Ainda ventava forte e todos os vinte homens temiam aquilo que Chase chamou de “os horrores de mais uma noite tempestuosa”. Não era só o desconforto de tentar dormir em um apertado bote sacolejante, mas também a perspectiva de uma noite inteira sem nada para distraí-los de seus temores.

Os mesmos homens que haviam trabalhado com tanta alegria na modificação das baleeiras se viram de repente subjugados pelo desespero. “O infortúnio da situação caiu sobre eles com tanta força”, recordou Chase, “que produziu acessos de debilidade extrema, levando quase ao desmaio.” Muito embora já se tivessem passado dois dias desde a última refeição, eles acharam impossível comer. Com as gargantas ressecadas de aflição, preferiam saciar-se com constantes goles de água.

Chase deitou-se no fundo do seu bote e começou a rezar. Mas essa súplica proporcionava um consolo muito pequeno: “Às vezes [...] uma leve esperança raiava, mas, logo depois, a sensação de uma dependência tão completa e exclusiva do [...] acaso para conseguir ajuda e salvação acabava por expulsá-la de novo da minha mente.” Em lugar de refletir sobre os possíveis meios de se salvar, Chase se viu mais uma vez revivendo as circunstâncias que os haviam levado àquela situação, sobretudo “o ataque misterioso e mortífero do animal”.

Às sete horas da manhã seguinte, o convés do navio se havia rompido quase completamente do casco. Como uma baleia que morre em convulsões em câmara lenta, o *Essex* em desintegração oferecia um quadro lúgubre e perturbador, enquanto suas juntas e encaixes se dobravam violentamente sob o efeito das ondas. O navio sangrava de dentro das pipas que estavam no fundo do casco, o que cercou os homens com um fétido lençol de óleo de baleia — um muco amarelado que aderiu às laterais dos botes e que, com as ondas, derramava-se por cima das amuradas. Os botes se tornaram escorregadios e perigosos para a tripulação se movimentar. O fluido que poucos dias antes fora a sua fortuna, a sua obsessão, agora era o tormento deles.

Chase resolveu que era preciso fazer alguma coisa. Remou até junto de Pollard e declarou que era hora de velejarem “rumo à terra mais próxima”. O capitão quis protelar a partida, insistiu em que deviam vasculhar os destroços ainda uma última vez, em busca de mais provisões que pudessem ter deixado passar despercebidas. Só depois que tivesse a oportunidade de fazer outra observação em seus instrumentos ao meio-dia para calcular sua posição, disse Pollard, ele discutiria o que fazer em seguida.

A observação que Pollard fez ao meio-dia revelou que eles tinham vagado à deriva dezenove milhas para o norte, o que os levara a cruzar a linha do Equador durante a noite. Então, com suas velas prontas e os cálculos de navegação de Pollard concluídos, era hora do que Chase designou como um “conselho”. Portanto, em companhia de seus dois imediatos em sua baleeira, Pollard abriu diante deles seus dois exemplares do *Navegante* de Bowditch e sua lista de latitudes e longitudes de “ilhas amistosas e outras terras no oceano Pacífico” e começou a debater o que deveriam fazer.

Uma vez que as baleeiras equipadas de velas só podiam navegar *a favor* do vento, suas opções eram bastante limitadas. Voltar atrás pelo mesmo caminho até

as Galápagos, e depois ir adiante, até a América do Sul, uma viagem de mais de 2 mil milhas, significava navegar aos solavancos contra os ventos alísios de sudeste e também contra uma forte correnteza de oeste. Pollard julgou isso impossível. Porém navegar para o oeste era um outro problema. As ilhas mais próximas nessa direção eram as Marquesas, a cerca de 1200 milhas de distância. Infelizmente, os homens do *Essex* tinham ouvido falar que seus habitantes tinham fama de canibais. Vários viajantes que foram às Marquesas, inclusive o capitão David Porter da fragata americana *Essex*, que visitou aquelas ilhas durante a guerra de 1812, publicaram relatos acerca das guerras freqüentes entre os nativos. “Em tempos de fome”, insistia um outro visitante, “os homens assassinam suas mulheres, seus filhos e seus pais idosos para comer.” Georg von Langsdorff, cujo navio passou pelas Marquesas em 1804, afirmou que os nativos achavam a carne humana tão deliciosa “que aqueles que um dia haviam provado dela dificilmente podiam se abster de seu consumo”. Langsdorff, a exemplo de vários outros, salientou o grande tamanho e a força dos homens das Marquesas. Havia também relatos de atividade homossexual ritualística entre os nativos, o que, ao contrário dos boatos sobre canibalismo, foi confirmado por antropólogos modernos. Os oficiais concordaram que as Marquesas deviam ser evitadas.

A várias centenas de milhas ao sul das Marquesas, ficavam as ilhas do arquipélago de Tuamotu. Estas, também, tinham uma reputação sombria e perturbadora entre os marinheiros americanos. A oeste das Tuamotu, ficavam as Society Islands, a umas 2 mil milhas. Embora não tivesse nenhuma informação confiável em que se apoiar, Pollard tinha a impressão de que as Society Islands eram uma opção mais segura do que as Marquesas. Com um pouco de sorte, essas ilhas poderiam ser alcançadas em menos de trinta dias. Havia também as ilhas do Havaí, a mais de 2500 milhas a noroeste, mas Pollard temia as tempestades, que eram freqüentes nessa região do Pacífico no final do outono. Ele chegou, então, a uma conclusão: velejariam rumo às Society Islands.

Chase e Joy discordaram. Argumentaram que, a não ser por boatos vagos, eles eram “completamente ignorantes” quanto às Society Islands. “Se as ilhas fossem habitadas”, escreveu o primeiro imediato, “presumíamos que havia de ser por selvagens, dos quais teríamos tanto a temer quanto dos elementos da natureza, e até quanto da própria morte.” A natureza já os havia traído uma vez — com o ataque perverso desfechado contra eles por sua presa legítima, o cachalote, normalmente manso. Na falta de qualquer indício contrário mais forte, Chase e Joy estavam inclinados a crer que os habitantes das Society Islands praticavam, como os das Marquesas, a inversão mais aterradora da ordem natural: comer carne humana.

Chase e Joy propuseram o que julgaram uma alternativa melhor. Embora a inclinação dos ventos alísios para leste impedisse a navegação direta no sentido da costa da América do Sul, existia uma outra possibilidade. Se navegassem para o sul por cerca de 1500 milhas até 26 graus de latitude sul, entrariam em uma faixa de

brisas variáveis nas quais eles poderiam, então, ser levados até o Chile ou o Peru. Estimaram que seus botes podiam cobrir um grau de latitude por dia — sessenta milhas náuticas. Isso os deixaria na zona dos ventos variáveis em 26 dias, e trinta dias depois eles estariam na costa da América do Sul. Com pão e água suficiente para sessenta dias, tudo parecia — pelo menos para Chase e Joy — bastante viável. Além do mais, em algum ponto do caminho, eles poderiam ser avistados por um outro baleeiro. Os dois imediatos definiram, de forma eufemística, a sua proposta como “subir para a costa”.

Tal como ocorrera após a carenagem na Corrente do Golfo, Pollard cedeu ante a opinião deles. “Para não criar conflito em uma situação em que dois estavam contra um”, recordou Nickerson, “o capitão, com relutância, rendeu-se aos argumentos dos imediatos.” Quando mais tarde escreveu sobre esse “erro fatal”, o camareiro do *Essex* indagou: “Quantos corações afetuosos pararam de bater por causa disso?”.

Hoje, a falta de conhecimento dos habitantes de Nantucket acerca do oceano Pacífico, onde eles navegaram durante muitas décadas, parece incrível. Desde antes da virada do século, mercadores de porcelana chinesa que vinham dos portos de Nova York, Boston e Salem, próximos de Nantucket, faziam paradas constantes não só nas Marquesas como também nas ilhas do Haváí, a caminho de Cantão. Enquanto se espalhavam amplamente os boatos de canibalismo nas Marquesas, eles dispunham de fartas informações que davam conta do contrário.

Vários meses antes da partida do *Essex* de Nantucket, em 1819, quando Pollard e Chase estavam na ilha, foi publicada uma matéria no número de 28 de abril do *New Bedford Mercury* com as notícias mais recentes sobre as Marquesas. Segundo o capitão Townsend, do navio *Lion*, que pouco antes havia regressado de Cantão com três nativos da ilha de Nukahivah, tudo estava em paz naquelas ilhas desde que o capitão David Porter visitara o local durante a guerra de 1812. “A influência benigna do seu nome ainda perdura entre os nativos, que vivem em grande harmonia e grande convívio social”, registrava o *Mercury*. “As tribos hostis não fazem mais guerra; e os typees [antes conhecidos pelo seu canibalismo] visitaram com freqüência o navio *Lion*, enquanto esteve na ilha.” Infelizmente, Pollard e seus oficiais parecem não ter lido a reportagem.

Sua ignorância quanto às Society Islands, em especial quanto ao Taiti, é ainda mais extraordinária. Desde 1797, havia uma florescente missão inglesa na ilha. A enorme igreja da missão real no Taiti, com 217 metros de comprimento e dezesseis de largura, era maior do que o templo dos quakers em Nantucket. Como anotou Melville em seu exemplar da *Narrativa* de Chase:

Todos os sofrimentos desses homens infelizes do *Essex* poderiam,

certamente, ter sido evitados se eles houvessem, imediatamente após o naufrágio, rumado direto para o Taiti, de onde não estavam muito distantes na ocasião, e para onde soprava um bom vento alísio. Mas eles temiam os canibais e, por mais estranho que pareça, não sabiam que [...] era inteiramente seguro, para um marinheiro, aportar no Taiti. — Mas preferiram navegar direto contra o vento e fazer uma travessia de milhares de milhas (uma travessia também inevitavelmente oblíqua) a fim de alcançar um ancoradouro civilizado na costa da América do Sul.

Os homens do *Essex* foram vítimas do momento particular que viveram na história da caça à baleia. A Região ao Largo fora descoberta apenas no ano anterior. Dentro de pouco tempo, os baleeiros se afastariam tanto da costa da América do Sul que seriam obrigados a reabastecer-se nas ilhas do Pacífico Central, tornando um fato consumado a abertura das ilhas Marquesas e das Society Islands para o Ocidente. Mas, em novembro de 1820, eles não podiam confiar no pouco que sabiam sobre essas ilhas.

Os naturais de Nantucket eram supersticiosos com relação a tudo o que estivesse além da experiência imediata. Seu sucesso prodigioso na caça à baleia baseava-se não em avanços tecnológicos radicais ou em empreendimentos audaciosos, mas em um conservadorismo profundo. Ampliando gradualmente as conquistas das gerações que os precederam, eles expandiram seu império baleeiro de forma extremamente ponderada e diligente. Qualquer informação nova que não chegasse até eles dos lábios de um outro natural de Nantucket tratava-se de uma informação suspeita.

Ao rejeitar as Society Islands e velejar para a América do Sul, os oficiais do *Essex* preferiram apostar em um elemento que conheciam bem: o mar. “A atividade baleeira é tipicamente uma vida no oceano”, escreveu Obed Macy. “O mar, para os marujos em geral, não passa de uma estrada sobre a qual viajam para mercados estrangeiros; mas, para o baleeiro, o mar é o seu campo de trabalho, é o lar do seu ofício.” Ou, como Melville escreveria no capítulo intitulado “Nantucket”, no romance *Moby Dick*: “O natural de Nantucket, só ele reside e repousa sobre o mar; só ele, na linguagem da Bíblia, desce até o mar em barcos; e fende o mar com o seu arado, para um lado e para o outro, como se fosse sua terra particular de cultivo. Lá é a sua casa; lá está o seu ofício, que nem mesmo um dilúvio de Noé conseguiria interromper, embora haja submergido os milhões de criaturas que estavam na China”.

Para esses naturais de Nantucket, a perspectiva de uma viagem de longa distância em botes de 7,5 metros de comprimento era sem dúvida assustadora, mas constituía um desafio para o qual estavam preparados. Suas embarcações, afinal, não eram

desajeitados botes salva-vidas comuns; tratava-se de baleeiras, barcos de um elevado padrão de desempenho, projetados para navegar em alto-mar. Feita de leves pranchas de cedro, de 1,5 centímetro de espessura, uma baleeira era dotada da capacidade de flutuação necessária para avançar sobre ondas mais do que severas. “Eu não trocaria o meu bote, por mais velho e imprestável que ele estivesse”, garantiu Chase, “nem por um lanchão de navio” — o tipo de embarcação robusta em que, três décadas antes, o capitão Bligh havia navegado mais de 4 mil milhas, após o motim no navio *Bounty*.

Os riscos inerentes à caça à baleia haviam dado aos naturais de Nantucket alto nível de tolerância ao perigo e sofrimento. Foram lançados ao ar pela cauda de uma baleia; passaram horas agarrados aos destroços de uma baleeira virada, na água fria e agitada do mar. “Estamos de tal modo acostumados à recorrência contínua de cenas como essas”, escreveu Chase, “que nos tornamos familiarizados com elas, e por isso sempre sentimos essa confiança e esse autocontrole, que nos instruem quanto aos expedientes adequados em caso de perigo e habituam o corpo, bem como a mente, à fadiga, à privação e ao perigo, em situações frequentes realmente inacreditáveis.” Só um natural de Nantucket, em novembro de 1820, possuía a necessária combinação de arrogância, ignorância e xenofobia para esquivar-se de uma ilha convidativa (embora desconhecida) e optar por uma viagem de milhares de milhas em alto-mar.

Pollard sabia que isso estava errado, mas, em vez de fincar pé e insistir em que seus oficiais levassem adiante a proposta dele de navegar para as Society Islands, optou por um estilo de comando mais democrático. Psicólogos modernos, especializados em sobrevivência, concluíram que essa forma de liderança “social” — em oposição à forma “autoritária” — não condiz com os estágios iniciais de um desastre, quando as decisões devem ser tomadas com rapidez e firmeza. Apenas mais tarde, à medida que as provações se prolongam e é necessário manter o moral alto, ganham importância as habilidades de uma liderança social.

Os baleeiros no século XIX tinham uma compreensão clara dessas duas abordagens. Esperava-se que o capitão fosse autoritário, aquilo que os naturais de Nantucket chamavam de “Fishy” — um casca-grossa. Esses homens adoravam matar baleias e não tinham o menor pendor para a hesitação e a autocrítica, que podiam atrapalhar o caminho que leva a uma decisão rápida. Ser considerado um “Fishy” total era o cumprimento supremo que um natural de Nantucket poderia receber e significava que estava destinado a se tornar um capitão, caso já não o fosse.

Quanto aos imediatos, porém, esperava-se que matizassem sua casca-grossa com um toque mais pessoal e até mais sociável. Depois de adestrar os mãos-verdes no início da viagem — quando ganhavam sua merecida reputação de “cospe-fogo”

—, os imediatos davam duro para insuflar um sentido de cooperação entre os homens. Isso exigia que permanecessem sensíveis aos humores instáveis da tripulação e mantivessem abertas as linhas de comunicação.

Os naturais de Nantucket reconheciam que os postos de capitão e de primeiro imediato demandavam personalidades contrastantes. Nem todos os imediatos tinham a agudeza necessária para se tornar capitães, e muitos futuros capitães não tinham a paciência necessária para ser imediatos bem-sucedidos. Havia um provérbio na ilha: “É uma pena desperdiçar um bom imediato promovendo-o a senhor do navio”.

O comportamento de Pollard, após a carenagem e o ataque da baleia, indica que lhe faltava determinação para subjugar seus dois oficiais mais jovens e menos experientes. Em sua deferência para com os outros, Pollard conduzia-se menos como um capitão e mais como o imediato veterano descrito por William H. Macy, natural de Nantucket: “Ele era incapaz de vangloriar-se de alguma coisa; às vezes menosprezava as próprias forças, embora em geral se mostrasse em condições de enfrentar qualquer emergência quando ela surgia. Essa falta de confiança às vezes o levava a hesitar em situações nas quais homens mais impulsivos e menos ponderados agiriam com presteza. No decorrer da sua carreira, vira muitos jovens ‘casca-grossas’ passarem a sua frente na carreira”.

Os proprietários navais preferiam combinar um capitão casca-grossa e linha-dura com um imediato afável e equilibrado. Mas, no frenesi sedento de mão-de-obra que reinava em Nantucket em 1819, o *Essex* acabou tendo um capitão com os instintos e a alma de um imediato, e um imediato que tinha a ambição e o ânimo ardoroso de um capitão. Em vez de dar uma ordem e manter firme a palavra, Pollard rendia-se à sua tendência, típica de um imediato, para ouvir a opinião dos outros. Isso proporcionou a Chase — que não tinha nenhum receio de falar com todas as letras aquilo que pensava — a oportunidade de impor sua vontade. Para o bem ou para o mal, os homens do *Essex* velejavam para um destino que seria determinado, em larga medida, não pelo seu vacilante capitão, mas sim por seu imediato enérgico e casca-grossa.

Agora que haviam traçado um plano, era hora de dividir a tripulação entre as três baleeiras. Como o bote de Chase estava em piores condições, sua tripulação continuou com apenas seis homens, ao passo que os outros dois botes foram obrigados a levar, cada um, sete homens.

No começo da viagem, o critério principal dos oficiais ao escolher um homem para a tripulação de suas baleeiras fora o de ser ou não um natural de Nantucket. Após um desastre, os laços de família e de amizade são sentidos de maneira ainda mais forte, e parece que o espírito de clã dos naturais de Nantucket, então

intensificado, influenciou de modo marcante a formação das três tripulações, bem como a posição hierárquica. Dos vinte membros da tripulação, nove eram naturais de Nantucket, cinco eram brancos de fora da ilha e seis eram afro-americanos. Como capitão, Pollard recebeu o maior número de naturais de Nantucket — cinco dos sete homens no seu bote. Chase conseguiu ficar com dois, junto com dois brancos do cabo Cod e um negro. O segundo imediato Matthew Joy, porém, o oficial mais novo do *Essex*, viu-se sem um único natural de Nantucket em seu bote, cabendo-lhe em troca quatro dos cinco negros.

Sentindo-se pessoalmente responsável pelo bem-estar dos jovens de Nantucket a bordo do *Essex*, Pollard tratou de trazer para o bote o seu primo de dezoito anos, Owen Coffin, e os dois amigos de infância de Coffin, Charles Ramsdell e Barzillai Ray. A posição de Thomas Nickerson como remador de popa de Chase significava que ele não fazia parte desse grupo, mas devia se conduzir o melhor que pudesse no mais frágil dos três botes. Na perspectiva de um natural de Nantucket, no entanto, o bote de Chase era preferível ao de Joy.

Embora originária de Nantucket, a família de Joy se mudara para o porto baleeiro de Hudson, em Nova York, criado pouco tempo antes. Chase relatou que Joy começara a sofrer de uma doença não diagnosticada, possivelmente tuberculose, muito antes do naufrágio. Gravemente doente e sem ser um perfeito natural de Nantucket, couberam a Joy apenas “boçais”. Se o êxito de um grupo em uma situação de sobrevivência depende de uma liderança forte e atuante, os seis membros da tripulação de Joy foram postos em franca desvantagem. Os naturais de Nantucket fizeram o melhor possível para cuidar de si mesmos.

Os vinte homens estavam formalmente sob as ordens do capitão Pollard, mas a tripulação de cada bote permanecia uma entidade autônoma, que podia a qualquer momento se separar das demais. Couberam a cada bote noventa quilos de bolachas duras, 250 litros de água e duas tartarugas das Galápagos. Para garantir que a disciplina seria mantida, mesmo sob as circunstâncias mais árduas, Pollard deu a cada imediato uma pistola e um pouco de pólvora, conservando consigo o mosquete.

Às 12h30 — menos de meia hora depois que os oficiais se reuniram em conselho — eles partiram empurrados por uma brisa forte, e suas baleeiras com velas latinas, segundo Nickerson, “tinham um aspecto muito garboso nessa nossa arrancada”. O ânimo dos homens era o mais baixo que já tinham visto. Enquanto o *Essex* rapidamente ficava para trás, eles começaram a avaliar aquilo que Nickerson denominou “o fio frágil no qual nossas vidas estavam suspensas”.

Todos ficaram abalados por terem finalmente de se afastar do seu navio. Mesmo o estóico Chase não pôde deixar de perguntar-se como “podíamos encarar o nosso navio destroçado e naufragado com uma afeição e uma tristeza tão exageradas [...]. Parecia que ao abandonar o navio havíamos deixado para trás toda esperança”. Os homens trocavam olhares assustados, mesmo enquanto continuavam a buscar com

os olhos os destroços que desapareciam, “como se”, disse Nickerson, “fosse possível que o navio viesse nos libertar da sina que parecia aguardar por nós”.

Às quatro horas daquela tarde, eles haviam perdido o *Essex* de vista. Quase imediatamente, o moral dos homens começou a melhorar. Nickerson entendeu que, ao não se encontrarem mais assombrados pela visão do navio destruído, “havíamos ficado livres de um feitiço ao qual estivéramos sujeitos”. Ele chegou a ponto de afirmar que “agora que nossas mentes estavam prontas para o pior, metade da luta já havia terminado”. Sem ter como voltar, só contavam com um recurso — aferrar-se ao seu plano.

7. No mar

Quando a escuridão se aproximava, no fim do primeiro dia, o vento se fez mais constante, levantando ondulações altas e irregulares. As baleeiras do *Essex* eram híbridas — construídas para remar, mas impróprias para velejar — e os homens ainda estavam aprendendo a lidar com elas. Em vez de um timão, cada bote era equipado de um remo guia, que servia de leme. Essa alavanca de 5,5 metros permitia que uma baleeira movida a remos girasse em torno do seu próprio comprimento, mas não era tão eficaz quando se tratava de guiar um barco a vela, exigindo que o timoneiro não soltasse das mãos aquele remo desajeitado. Nesse estágio inicial da viagem, as baleeiras estavam perigosamente sobrecarregadas. Em vez de 220 quilos de equipamento de pesca de baleia, cada bote continha quase 450 quilos de alimento, água e tartarugas, e as ondas quebravam por cima das amuradas de altura aumentada e encharcavam os homens. Os botes também não tinham bolina móvel nem talão da quilha para ajudá-los a trilhar em linha reta através da água, o que forçava os timoneiros a puxar e empurrar o leme o tempo todo, enquanto seus botes pequenos e demasiadamente carregados avançavam em ziguezague nos mares turbulentos.

A tripulação de cada bote foi dividida em dois turnos. Enquanto metade dos homens tentava descansar — enroscados no fundo do barco, junto com as tartarugas das Galápagos, ou recostados desconfortavelmente nos bancos —, os outros guiavam, inclinavam as velas e baldeavam água. Procuravam também ficar atentos aos outros botes, que às vezes desapareciam completamente de vista quando eles desciam muito fundo na depressão que se segue a uma onda.

No princípio, ficou resolvido que se faria todo esforço possível para manter os três botes juntos. Assim poderiam se socorrer, no caso de um deles ficar em apuros;

juntos, poderiam manter elevado o moral uns dos outros. “Sem a ajuda e o incentivo que recebiam dos demais”, observou Chase, “havia entre nós muitos cujas mentes fracas, devo confessar, teriam sucumbido ante a perspectiva desoladora da catástrofe recente e que não possuíam nem juízo nem firmeza bastante para encarar o destino que tínhamos pela frente, sem o estímulo de um semblante mais determinado do que o deles mesmos.”

Havia também uma razão mais prática para ficarem juntos: não existiam instrumentos de navegação suficientes para todos. Pollard e Chase tinham, cada um, uma bússola, um quadrante e um exemplar do *Navegante* de Bowditch, mas Joy não tinha nada. Se a tripulação do seu bote se separasse das outras duas embarcações, não teriam condições de encontrar sua direção no oceano.

Veio a noite. O luar permitia que se distinguísse a palidez fantasmagórica das velas das baleeiras, mas o campo de visão dos homens encurtou dramaticamente na escuridão, muito embora sua percepção dos sons tivesse se aguçado. A construção das baleeiras, de costado trincado (com as tábuas parcialmente sobrepostas uma à outra, como as paredes de uma casa feita de ripas de madeira), tornava-as muito mais ruidosas do que um bote de fundo liso, e o som nervoso e sibilante da água, que lambia contra os costados imbricados dos seus botes, iria acompanhá-los por toda a viagem.

Mesmo durante a noite, os tripulantes conseguiram manter uma animada conversa triangular entre os botes. O assunto na mente de todos era, claro, “os meios e as perspectivas de salvação”. Concordaram em que suas maiores chances de sobrevivência residiam no encontro com um baleeiro em seu caminho. O *Essex* afundara a cerca de trezentas milhas ao norte da Região ao Largo. Ainda dispunham de cinco dias de viagem antes de entrar nessa zona, onde — esperavam angustiadamente — haveriam de topar com algum baleeiro.

A circunstância em seu favor era que, ao contrário dos navios mercantes, os baleeiros quase sempre tinham um vigia a postos no alto do mastro principal — portanto, em uma região de caça à baleia, teriam uma chance maior de serem vistos. Contra eles havia a imensidão da Região ao Largo. Ela abrangia uma enorme porção do oceano — duas vezes mais do que toda a área do estado do Texas, um retângulo com cerca de trezentas milhas de norte para o sul, e quase 2 mil milhas de leste para oeste. Havia pelo menos sete baleeiros na Região ao Largo naquela ocasião. Mas, mesmo que o número fosse o dobro, eram remotas as probabilidades de um navio avistar três baleeiras que velejavam em linha reta através da região (que levaria, talvez, só quatro ou cinco dias para ser cruzada).

Uma alternativa seria aumentar seu tempo de permanência na Região ao Largo e sair ativamente em busca de baleeiros. Mas isso era apostar no acaso. Se dessem uma busca pela região e não encontrassem nenhum navio, teriam posto em sério risco a possibilidade de alcançar a América do Sul antes que seus suprimentos de

comida se esgotassem. Do jeito que as coisas estavam, eles entrariam na extremidade ocidental da Região ao Largo e enfrentariam bastante dificuldade para avançar rumo ao leste, contra os ventos alísios de sudeste.

Houve um outro fator que influenciou a decisão de manter o plano original. Depois de caírem vítimas de um ataque aparentemente tão inexplicável e imprevisível, os homens sentiam uma necessidade imperiosa de tentar reaver pelo menos algum controle sobre o próprio destino. Ser avistado por um baleeiro, segundo Chase, “não dependeria de nossos esforços, mas unicamente do acaso”. Alcançar a América do Sul, por outro lado, dependia “do nosso trabalho”. Na perspectiva de Chase, isso era muito importante e exigia que eles não “perdessem de vista, nem por um instante, a forte possibilidade de que existia de, sob a proteção da Divina Providência, chegarmos à terra pela rota que havíamos traçado para nós mesmos”.

O plano tinha um requisito indispensável: eles precisavam fazer suas provisões durarem dois meses. Cada homem receberia 170 gramas de bolacha dura e 280 mililitros de água por dia. A bolacha era simplesmente um pão seco, feito de farinha e água. Assada até virar uma pedra isenta de toda umidade para impedir a deterioração, a bolacha tinha de ser quebrada em pedacinhos ou então encharcada na água, antes de ser comida, se o marinheiro não quisesse quebrar um dente.

A ração diária era equivalente a seis fatias de pão e proporcionava cerca de quinhentas calorias. Chase estimava que isso fosse menos de um terço da nutrição necessária para “um homem comum”. Análises nutricionais modernas indicam que, para uma pessoa de 1,70 metro de altura e 65 quilos, essa provisão satisfaz cerca de um quarto das necessidades diárias de energia. Na verdade, os homens do *Essex* tinham mais do que apenas pão: tinham tartarugas. Cada tartaruga era um recipiente cheio de carne fresca, gordura e sangue, capaz de proporcionar até 4500 calorias para cada homem — o equivalente a nove dias de bolachas. No entanto, mesmo aumentadas pelas tartarugas, suas rações diárias constituíam uma dieta de fome. Caso conseguissem de fato alcançar a América do Sul em sessenta dias, todos sabiam que seriam, então, pouco mais do que esqueletos vivos.

Porém, conforme logo viriam a descobrir, sua maior preocupação não era a comida, mas sim a água. O corpo humano, que é setenta por cento constituído de água, requer no mínimo quinhentos mililitros de água por dia, para eliminar as toxinas e os dejetos. Os homens do *Essex* teriam de se arranjar com metade dessa porção diária. Caso enfrentassem um tempo muito quente, o déficit só faria aumentar.

Naquela primeira noite da sua viagem, Chase, Pollard e Joy distribuíram as rações de água e pão para a tripulação de seus botes. Já haviam passado dois dias do naufrágio e o interesse dos homens por comida havia, afinal, voltado: o pão foi comido rapidamente. Havia algo mais que eles cobizavam: tabaco. Um baleeiro quase sempre trazia um punhado de tabaco na boca, consumindo mais de trinta

quilos em uma única viagem. Além de todas as suas outras aflições, a tripulação do *Essex* tinha também de enfrentar os sintomas nervosos da abstinência associados à dependência de nicotina.

Após essa mísera refeição, os homens que não estavam em seu turno de trabalho foram dormir. “A natureza afinal se rendeu ao cansaço, em virtude dos turnos de serviço e das angústias das duas noites precedentes”, recordou Chase, “e o sono desceu sobre nós de modo insensível.” Porém, enquanto seus homens se entregaram ao que ele julgou ser um estupor sem sonhos, Chase viu-se no meio de um pesadelo de tirar o sono.

Incapaz de dormir pela terceira noite consecutiva, ele continuou a refletir de forma obsessiva nas circunstâncias do naufrágio do navio. Não conseguia tirar da sua cabeça a criatura. “O aspecto aterrador e o ânimo vingativo da baleia absorviam todos os meus pensamentos.” Em seus esforços desesperados para encontrar alguma explicação para o fato de uma criatura normalmente passiva tornar-se de repente um predador, Chase foi afligido por aquilo que os psicólogos chamam de “recordação torturante” — uma reação comum nos casos de desastre. Obrigado a reviver o trauma seguidas vezes, o sobrevivente descobre forças maiores e ocultas que atuam por meio do acidente. O filósofo William James experimentou ele mesmo essa compulsão muitos anos depois. Após o terremoto de San Francisco em 1906, ele escreveu: “Compreendo agora como eram inevitáveis as antigas versões mitológicas [de desastres] e como são artificiais e contrários à índole de nosso entendimento espontâneo os hábitos recentes que a ciência nos ensina”.

Para a maioria das vítimas de desastres, os repetidos lampejos de uma recordação torturante têm um valor terapêutico, pois gradualmente afastam o paciente das aflições que, de outro modo, poderiam interferir com a sua capacidade de sobreviver. Não obstante, existem alguns que não conseguem se livrar da recordação. Melville, baseando-se no relato de Chase, faria do seu capitão Ahab um homem que nunca emergiu dos abismos psíquicos em que Chase se debatera naquelas três noites. Assim como Chase estava convencido de que a baleia que atacara o *Essex* dera mostras de uma “perversidade consciente e calculada”, Ahab vivia perseguido pelo sentimento da “força ultrajante” da baleia branca, “exacerbada por uma maldade inescrutável”. Trancado em sua câmara de horrores particular, Ahab concluiu que a única escapatória estava em caçar e matar Moby Dick. “Como pode o prisioneiro alcançar algo fora da sua prisão senão perfurando a parede? Para mim, a baleia branca é essa parede, que avançou para junto de mim.” Chase, em um pequeno bote a mil milhas de terra firme, não tinha a possibilidade da vingança. Ahab lutava contra um símbolo; Chase e seus companheiros de navio lutavam por suas vidas.

Na manhã seguinte, os homens sentiram-se muito aliviados ao descobrir que, após a noite de ventos fortes, os três botes ainda estavam bem próximos uns dos outros. O vento aumentou no decorrer do dia, o que os obrigou a recolher as velas. A mastreação de escuna dos botes podia ser facilmente adaptada às condições climáticas mutáveis e, depois que as velas foram rizadas, contou Chase, os homens “não perceberam nenhum perigo maior na violência do vento”. O mar agitado, porém, continuava a atormentá-los. Constantemente molhados em virtude dos borrifos salgados, eles começaram a criar feridas dolorosas na pele, que o balanço brutal dos botes só agravava.

Em seu baú de viagem, Chase encontrou um sortimento de artigos úteis: um canivete, uma pedra de amolar, três anzóis pequenos, uma barra de sabão, uma muda de roupas, um lápis e dez folhas de papel para escrever. Como primeiro imediato, Chase fora responsável pelo diário de bordo do *Essex* e, usando o lápis e o papel, ele então tentou começar “uma espécie de diário do mar” — a despeito das condições terríveis. “Foi com muita dificuldade [...] que consegui fazer algum registro”, recordou Chase, “em virtude do balanço e da instabilidade incessantes do bote e do chuveiro contínuo do mar sobre nós.”

Manter o diário, para Chase, satisfazia mais do que uma simples obrigação de um oficial: preenchia também uma necessidade pessoal. Com frequência, o ato de auto-expressão — mediante um diário ou cartas — permite que um sobrevivente se afaste de seus temores. Após começar o diário de bordo informal, Chase nunca mais voltaria a amargar outra noite sem sono, torturado pela lembrança da baleia.

Havia outros rituais cotidianos. Toda manhã, eles faziam a barba com a mesma faca que Chase usava para apontar o lápis. Benjamin Lawrence passava uma parte de todos os dias torcendo fios de corda soltos, para assim fabricar um cordel que ficava cada vez mais comprido. O arpoador jurou que, se saísse vivo da baleeira, guardaria aquele cordel como uma lembrança das suas provações.

Ao meio-dia, faziam uma pausa para observação. Determinar o ângulo do Sol com um quadrante não era nada fácil em um bote pequeno e sacudido pelas ondas. Suas melhores estimativas os situaram a zero grau e 58 minutos de latitude sul. Era uma indicação animadora. Haviam não só cruzado o Equador de novo como também viajaram aproximadamente 71 milhas náuticas desde que haviam deixado para trás os destroços do *Essex*, no dia anterior — o que os situava à frente do seu objetivo de percorrer 62,5 milhas por dia. De tarde, o vento amainou, permitindo soltar os rizes das velas e secar ao sol as roupas molhadas.

Nesse dia, Pollard resolveu abandonar “completamente a idéia de realizar qualquer cálculo de longitude”. Para obter uma estimativa cuidadosa da posição de uma embarcação, é necessário não perder de vista tanto a posição norte-sul, ou latitude, quanto a posição leste-oeste, ou longitude. Uma observação feita ao meio-dia com um quadrante indica apenas a longitude de um barco. Se um navegante de

1820 tivesse um cronômetro — um relógio excepcionalmente acurado, adaptado aos rigores de um navio —, ele poderia comparar a hora de sua observação do meio-dia com a hora em Greenwich, Inglaterra, e assim calcular a sua longitude. Mas, nessa época, cronômetros custavam muito caro e ainda não eram largamente usados nos baleeiros de Nantucket.

A alternativa era executar o que se chamava de observação lunar, ou simplesmente de lunar. Tratava-se de um processo extremamente complicado que envolvia até três horas de cálculos, antes que a longitude da embarcação pudesse ser determinada — algo totalmente impossível em uma baleeira. Além disso, segundo Nickerson, Pollard ainda não havia aprendido como fazer uma observação lunar.

Só restava, portanto, o cálculo da posição sem observações astronômicas. Os oficiais de todos os navios mantinham um registro cuidadoso da direção, conforme indicada pela bússola, e da velocidade. A velocidade era determinada lançando ao mar uma longa corda com nós em toda sua extensão e com um pedaço de madeira amarrado na ponta (chamada corda de barquilha), que permitia calcular quanto de seu comprimento (ou seja, quantos “nós”) havia corrido sobre a água em determinado período de tempo. Um relógio de areia — ampulheta — era usado para medir esse tempo. A velocidade do navio e sua direção eram registradas, e essa informação era transferida para um mapa onde o capitão estabelecia a posição estimada do navio.

Sobreviventes de outras catástrofes marítimas — em especial o capitão Bligh, do navio *Bounty* —, apanhados em uma situação semelhante, conseguiram navegar com êxito sem realizar observações astronômicas. Pouco depois de ser abandonado no meio do Pacífico no lanchão do seu navio, o capitão Bligh fabricou sua própria corda de barquilha e treinou seus homens para contarem os segundos à medida que a corda corria. As estimativas de latitude e longitude feitas por Bligh revelaram-se admiravelmente exatas, permitindo que ele encontrasse a distante ilha de Timor, um dos maiores feitos da história da navegação.

Chase explicou que, “sem ampulheta nem corda de barquilha”, eles resolveram que seria inútil continuar a fazer estimativas da sua longitude. E se a incapacidade de Pollard para executar uma observação lunar vale como um indício, ele, como navegador, não havia de ser nem extremamente competente, nem invulgarmente incapaz. Existiam muitos capitães que também se orientavam sem fazer observações astronômicas e que, como Pollard, nunca esperavam se encontrar em uma situação com aquela. Ao se abster de qualquer estimativa da sua longitude, ele e seus homens navegavam às cegas, sem meios para determinar sua distância em relação à América do Sul.

À tarde, um grupo de botos cercou as três baleeiras e as seguiu até bem depois do

pôr-do-sol. Nessa noite, o vento aumentou até quase virar um vendaval. Chase e sua tripulação observaram, com horror, as tábuas de seu velho bote se contraírem e torcerem nas ondas. O bote se encontrava em um estado tão terrível, contou Nickerson, que em condições normais ele não se sentiria seguro nem para navegar dez milhas, muito menos os milhares delas que tinham pela frente.

Na manhã de sexta-feira, dia 24 de novembro, o terceiro dia nos botes, as ondas estavam “muito grandes”, segundo Chase, “e aumentavam, se isso ainda era possível, o extremo desconforto de nossa situação”. Nickerson observou que, caso estivessem a bordo do *Essex*, aquele vento não pareceria nada de excepcional, mas agora, disse ele, “em nosso estado lamentável, o vento equivalia a uma tempestade e nos mantinha o tempo todo molhados e com frio”. Nesse dia, uma onda imensa quebrou em cima do bote de Chase e quase o encheu de água. O bote alagado ameaçou virar de lado, enquanto as barricas, as tartarugas e o baú de viagem de Chase flutuavam acima do fundo e esbarravam de encontro aos homens. Eles baldearam freneticamente, sabendo que mais uma onda como aquela poderia afundá-los.

Assim que livraram o bote do perigo, descobriram que uma parte das bolachas — que haviam embrulhado cuidadosamente em lona de vela — ficara ensopada pela água do mar. Fizeram o que era possível para salvar o máximo de alimento. No decorrer dos dias seguintes, os marinheiros aproveitaram todas as oportunidades possíveis para secar ao sol os bolos de bolacha que se desfaziam. Embora isso tenha salvado as provisões do que Nickerson chamou de “completa ruína”, o alimento continuou impregnado de sal, a pior coisa que podia acontecer aos seus corpos já com escassez de água. “Como o pão era a nossa única garantia”, recordou Nickerson, “[isso] nos oferecia [...] uma perspectiva nem um pouco animadora” — que se tornou ainda mais sombria quando perceberam que uma parte do pão no bote de Pollard também fora estragada. Alguns dias antes, os oficiais davam mostras de uma fé cautelosa “nos recursos humanos sob o nosso comando”; agora reconheciam “nossa dependência cada vez maior da ajuda divina, quanto mais ficávamos carentes dela”.

Às oito horas da manhã seguinte, o homem incumbido de baldear o bote de Chase ficou assustado. Por mais que tentasse, não conseguia baixar o nível da água. O homem alertou o resto da tripulação: o bote estava afundando. Sem demora, os seis homens saíram à procura da nova fenda, apalpavam em desespero o fundo alagado, tatearam os costados do bote à cata da infiltração de água. Só descobriram o problema quando arrancaram o estrado do piso: uma das tábuas da proa soltara do casco e por ali a água jorrava para dentro. A fenda estava a cerca de quinze centímetros abaixo da linha de flutuação e, se fossem consertar a avaria, eles precisavam imaginar um jeito de trabalhar pelo lado de fora do bote.

A tábua prendida ficava a estibordo, ou boreste, e Chase imediatamente “virou

de bordo”, usando o remo guia para virar o bote de forma que o vento, então, vinha pelo outro lado. Isso pôs a fenda a barlavento; Chase tinha esperança de adernar o bote o bastante para deixar o furo acima da água.

Notando que Chase de repente mudara de rumo, Pollard fez seu bote voltar atrás e partiu na direção do primeiro imediato. Depois de recolher as velas, Pollard chegou ao lado dele e perguntou o que havia de errado.

Agora que o bote do capitão estava a seu lado, Chase deu ordem aos homens para se deslocarem para bombordo e para a popa o máximo possível, inclinando a proa para cima, até o ar. Trabalhando de dentro do bote de Pollard, o primeiro imediato e o capitão tentaram consertar a proa, realinhar a tábua e pregá-la de novo no lugar. Havia pouca margem de erro. A extremidade da tábua já estava crivada de pregos velhos e era essencial que cada prego novo entrasse sem encontrar obstáculos. Muito embora fossem sacudidos para cima e para baixo pelas ondas, Chase e Pollard conseguiram “cravar alguns pregos e fixar a tábua, muito melhor do que se esperava”. Logo os três botes velejavam de novo rumo ao sul.

“Esse pequeno incidente, embora possa parecer de pouca monta”, recordou Nickerson, “[causou] entre nós um grande nervosismo.” Com uma demonstração clara de que suas baleeiras poderiam se despedaçar à volta deles a qualquer instante, os homens sentiram “um grande abatimento quanto às perspectivas naturais de nossa salvação”. Sabiam que, quanto mais tempo durasse a provação, mais os botes sofreriam nos “pesados e contínuos trancos das vagas”. Bastaria “o afrouxamento de um só prego” para que um bote daqueles estivesse perdido para sempre.

Para os homens da tripulação de Chase, tinha sido um dia especialmente árduo. Naquela noite, Richard Peterson, o único afro-americano em seu bote, comandou-os em “preces e alguns hinos”. Nickerson recordou como as palavras e as melodias do “piedoso velho de cor [...] afastaram nossas mentes das desgraças presentes, para buscar salvação em um poder mais elevado”. A despeito desse consolo, na manhã do dia 26 de novembro, o otimismo vacilante com o qual os homens iniciaram a viagem de bote havia degenerado em desespero.

Nos últimos quatro dias, o tempo ventoso e nublado tornara impossível fazer observações e calcular a posição. A julgar pela direção da bússola que eles foram obrigados a seguir, com as velas firmemente amarradas contra os alísios de sudeste, os homens sabiam que vinham navegando em uma linha paralela à costa da América do Sul. Sabiam também que seus botes, sem quilhas corrediças, tendiam a desviar-se para sotavento. Em virtude dessa inclinação, eles provavelmente se encontravam agora bastante a oeste de onde deveriam estar. Apesar de terem avançado de modo significativo para o sul, não estavam mais próximos do que antes do seu destino final. A conversa otimista sobre serem salvos por um baleeiro de passagem havia cessado. “Olhávamos para a frente”, escreveu Chase, “não sem um extremo pavor e angústia, ante a perspectiva sombria e desoladora diante de nós.”

Nessa tarde, a brisa baixou para um grau mais cômodo, o que lhes permitiu espalhar o pão molhado para secar. Então o vento mudou; aos poucos passou a soprar contra eles, para o norte. Pela primeira vez desde que haviam deixado o *Essex*, puderam tomar a direção da América do Sul. Os homens começaram a falar sobre como chegariam antes do tempo previsto, caso o vento continuasse a soprar nessa direção.

Mas isso não durou muito. No dia seguinte, o vento mudou de novo para o leste e “destruiu o prognóstico positivo que tínhamos alimentado de fazer uma viagem sem problemas”. Como que para zombar deles, no dia seguinte o vento os empurrou para mais longe ainda, para leste-sudeste. E então começou a soprar com força.

Nessa noite, as velas foram recolhidas e “começamos a ter receio de que viéssemos a nos separar” na escuridão. Para se prevenir contra essa possibilidade, a tripulação do *Union*, o navio de Nantucket que, por acidente, abalroou uma baleia em 1807, amarrava seus botes durante a noite. Mas as amarras prejudicavam a capacidade de navegação. Os oficiais do *Essex* — tão determinados em alcançar a distante costa da América do Sul — relutavam em comprometer a velocidade de seus botes. Em vez de se amarrarem uns aos outros, velejavam em uma espécie de formação, com Chase na frente, Pollard no meio e Joy atrás. Se conseguissem permanecer no máximo a trinta metros uns dos outros, cada baleeira teria sempre à vista, mesmo no escuro, as velas brancas das outras duas.

Por volta das onze horas, Chase deitou-se no fundo do seu bote para dormir. Havia acabado de adormecer quando foi despertado com um susto pelo grito de um de seus homens. O capitão Pollard, disse o homem, os estava chamando no escuro. Chase sentou-se e escutou. No vento uivante e nas ondas que batiam forte, pôde ouvir Pollard gritar para Joy, cujo bote estava mais perto dele. Chase mudou o curso do bote e velejou na direção das outras duas baleeiras, que mal se enxergavam na escuridão sem luar, e perguntou o que havia de errado. Em vista do que acontecera com o *Essex* apenas uma semana antes, a resposta pareceu um piada de mau gosto.

Pollard lhes disse que seu bote fora atacado por uma baleia.

Em vez de um cachalote, tratava-se de uma baleia menor, porém mais agressiva: a orca. Essas baleias, de oito a doze toneladas e providas de dentes, alimentam-se de animais de sangue quente, como golfinhos e focas. Caçam em bandos e há registros de haverem atacado e matado até mesmo cachalotes. Há casos documentados em que orcas abalroaram repetidas vezes e afundaram iates à vela.

Pollard explicou que, sem sofrer nenhuma provocação, a baleia bateu a cabeça contra o bote e lhe deu uma boa dentada. Em seguida, passou a “brincar” em volta do bote, empurrou-o para um lado e para o outro com a cabeça e o rabo, como um gato brinca com um camundongo, antes de, enfim, atacar a sério novamente, e dessa

vez a orca lascou o bico da proa. Enquanto a baleia fazia borbulhar a água em volta deles, os homens agarraram-se às duas estacas que prendiam as pontas das velas (conhecidas como paus de espicha) e, repetidas vezes, golpearam o dorso da criatura. Chase chegou bem na hora em que Pollard e seus homens conseguiram rechaçar a criatura e forçá-la a nadar para longe.

O bote de Pollard havia começado a inundar, portanto ele ordenou à sua tripulação que transferisse as provisões para os outros botes. Durante toda a noite, os três botes ficaram bastante juntos, sobre as ondas. Sem poder enxergar muito longe na escuridão total, os homens deixaram a imaginação encher o vazio com os seus temores. No decorrer da última semana, eles haviam enfrentado ventos de proa severos, a perda de provisões e fendas nos botes. Serem atacados por outra baleia foi o golpe de misericórdia: “Pareceu-nos que o destino era absolutamente implacável ao nos perseguir com uma cadeia tão cruel de desastres”. Examinavam a superfície negra da água, convencidos de que a baleia iria reaparecer. “Não estávamos livres do temor de que a baleia retomaria seu ataque, em algum momento durante a noite, contra algum dos botes e, de forma inesperada, nos destruiria.” Sem seu navio para protegê-los, os caçadores se tornaram a presa.

Na manhã seguinte, concluíram um rápido reparo no bote de Pollard, pregando tiras finas de madeira ao longo da parte interna da seção avariada. Mais uma vez, puseram-se a caminho, agora com uma brisa que soprava forte para sudeste. Nesse dia, os homens no bote de Chase começaram a experimentar sensações de sede irresistíveis — uma sofreguidão de água que tornava impossível pensar em qualquer outra coisa. Apesar da secura de suas bocas, eles falavam de forma compulsiva a respeito de suas aflições. Só aos poucos deram-se conta do motivo da sua angústia.

No dia anterior, haviam começado a comer o pão danificado pela água do mar. O pão, que tinham secado cuidadosamente ao sol, agora continha o sal do mar, mas não, é claro, a água. Já gravemente desidratados, os homens estavam, na verdade, jogando gasolina no fogo de sua sede — forçando os rins a extrair uma porção adicional de líquido de seus corpos a fim de excretar o sal. Os marinheiros começaram a padecer de um estado chamado de hipernatremia, no qual uma quantidade excessiva de sódio pode provocar convulsões.

“A privação de água é considerada um dos infortúnios mais atrozes que podem ocorrer em nossa vida”, assinalou Chase. “A violência da sede delirante não encontra paralelo no catálogo das calamidades humanas.” Chase afirmou que foi nesse dia, 28 de novembro — o sexto após terem se afastado dos destroços —, que os “sofrimentos extremos na realidade começaram”.

Mesmo depois de haverem percebido que o pão era o responsável por aquela agonia, os homens do bote do primeiro imediato resolveram continuar a comer as

provisões estragadas. O pão apodreceria se não fosse comido logo, e o plano deles dependia de provisões que durassem sessenta dias completos. “Nossa resolução foi sofrer o máximo que a paciência e a resistência humanas suportassem”, escreveu Chase, “tendo em vista apenas o alívio que nos seria proporcionado quando a parcela de provisões molhadas pelo mar se esgotasse.”

No dia seguinte ficou claro que o esforço de navegar em mar aberto, dia e noite, por mais de uma semana, havia cobrado o seu tributo aos botes. As junções pouco a pouco se soltavam e as três embarcações tinham agora de ser baldeadas constantemente. A bordo da baleeira de Chase, a situação era a mais desesperadora, porém o primeiro imediato recusava-se a se dar por vencido. Com o martelo na mão, ele mesmo executava os reparos mais triviais. “Por ser um homem ativo e habilidoso”, recordou Nickerson, o primeiro imediato “não deixava escapar nenhuma oportunidade para pôr ele mesmo um prego a fim de reforçar” as vigas e tábuas do bote. A atividade incessante ajudava a distrair os homens de Chase da realidade da situação. Estavam no pior dos três botes, mas tinham um líder que se devotava a adiar a desintegração da baleeira, até que estivesse além de suas últimas forças impedi-lo.

Naquela manhã, um grupo de brilhantes golfinhos surgiu nas águas em redor dos botes e os seguiu ao longo de boa parte do dia. Fixando farrapos de pano branco em um dos anzóis de Chase, eles tentaram, nas palavras de Nickerson, “usar todo o seu poder de persuasão [...] para induzi-los a vir a bordo”. Aquelas criaturas demonstraram ser “tão tenazes na defesa da própria vida quanto nós”, e se recusaram a morder as iscas.

No dia seguinte, a fome dos homens se tornou mais difícil de suportar do que a sede. O clima era o melhor que já tinham visto desde que deixaram o *Essex*, oito dias antes, e Chase sugeriu que tentassem atenuar “os esfomeados tormentos de nosso estômago” comendo uma das tartarugas. Todos os homens prontamente concordaram e, à uma hora daquela tarde, Chase deu início à dissecação. Primeiro, viraram a tartaruga de costas. Enquanto seus homens seguravam o bico e as patas, Chase cortou a garganta da criatura, abrindo artérias e veias dos dois lados do pescoço do vertebrado. Nickerson afirmou que “todos pareciam um tanto impacientes pela oportunidade de beber o sangue que escoava da ferida do animal sacrificado”, ávidos para consumi-lo antes que coagulasse.

Coletaram o sangue na mesma xícara de estanho em que bebiam as rações diárias de água. Apesar da sede lancinante, alguns dos homens não conseguiram se obrigar a beber o sangue. De sua parte, Chase “sorveu-o como um remédio para aliviar a *secura extrema* do céu da boca”.

Todos eles, no entanto, estavam dispostos a comer. Chase introduziu a faca no couro ao lado do pescoço e correu a lâmina ao redor da borda do casco, cortando com um movimento de serra, até conseguir soltar a carne e as vísceras. Com a ajuda

do isqueiro guardado no pequeno barrilete do equipamento de emergência da baleeira, eles acenderam um fogo dentro do casco do animal e cozinham a tartaruga, “com entranhas e tudo”.

Depois de dez dias comendo apenas pão, os homens atacaram com entusiasmo a tartaruga, seus dentes rasgavam a carne suculenta enquanto o fluido morno escorria pelos seus rostos incrustados de sal. As necessidades instintivas de nutrição dos seus corpos conduziram-nos de forma irresistível ao coração e ao fígado da tartaruga, fonte abundante de vitaminas. Chase classificou aquilo de “um repasto indescritivelmente saboroso”.

A fome deles era tão voraz que, assim que começaram a comer, acharam difícil parar. Uma tartaruga comum teria proporcionado a cada homem cerca de 1,3 quilo de carne, 450 gramas de gordura e pelo menos meia xícara de sangue, que juntos somavam mais de 4500 calorias — o equivalente a um farto jantar de Dia de Ação de Graças. Isso seria uma quantidade tremenda de comida para introduzir no estômago retraído de uma pessoa que havia comido, no total, apenas 1800 gramas de pão nos últimos dez dias. O organismo desidratado dos homens também tornaria difícil para seus estômagos produzir os sucos digestivos necessários para assimilar essa grande quantidade de alimento. Mas nem Chase nem Nickerson falam de poupar um pouco da tartaruga cozida para um outro dia. Para aqueles homens esfomeados, era um deleite que ninguém estava disposto a adiar. “Nossos corpos foram consideravelmente restabelecidos”, escreveu Chase, “e senti meu estado de ânimo muito mais elevado do que jamais fora.” Em vez de prover cada baleeira com apenas duas tartarugas vivas, eles agora se deram conta de que deveriam ter matado e cozinhado a carne de todos os animais que houvessem encontrado nos destroços do *Essex*.

Pela primeira vez em vários dias, o céu estava limpo o bastante para uma observação de meio-dia. A visão de Pollard indicou que eles se aproximavam de oito graus de latitude sul. Desde que haviam se separado do que restara do *Essex*, a 22 de novembro, tinham avançado quase quinhentas milhas, o que os deixava um pouco adiantados — pelo menos, em termos de distância percorrida sobre a água. Naquela noite, com os ossos e a carapaça chamuscada da tartaruga brilhando no fundo do bote, Richard Peterson mais uma vez comandou os homens em uma prece coletiva.

Nos três dias seguintes, o clima permaneceu ameno e limpo. O vento mudou para o norte, o que lhes permitiu ajustar o curso para o Peru. Com a barriga confortavelmente cheia, os marujos se atreveram a acreditar que “nossa situação não era, naquele momento [...], tão aterradora quanto fomos levados a pensar anteriormente”. Nickerson observou “algo de tranquilidade e relaxamento, que

difícilmente se vê em pessoas na nossa situação angustiante e desesperadora”.

Só uma coisa se punha entre eles e “um alheamento momentâneo com relação à situação real” — uma sede feroz e intolerável. Chase relatou que, mesmo depois de consumir a tartaruga e seu sangue, eles ainda ansiavam por um farto gole de água doce: “Não fossem as dores que isso provocava em nós, haveríamos experimentado, durante esse período de tempo bom, uma espécie de alegria”.

No domingo, 3 de dezembro, comeram o que restava do pão danificado pelo sal do mar. Para os homens no bote de Chase, foi um momento decisivo. A princípio, não notaram a mudança, mas, a cada dia consecutivo em que comiam bolachas em bom estado, “a umidade aumentava um pouco mais em nossa boca, e a febre que rachava o nosso céu da boca imperceptivelmente foi embora”. Ainda estavam gravemente desidratados, e o ficavam cada vez mais, porém já não introduziam uma quantidade excessiva de sal em seus corpos.

Nessa noite, depois que os homens no bote de Chase cumpriram aquilo que Nickerson denominou “nossa habitual reunião para orar”, as nuvens se juntaram e encobriram a luz das estrelas. Por volta das dez horas, Chase e Pollard perderam de vista o bote de Joy. O desaparecimento foi tão repentino que Nickerson temia que “algo os tivesse destruído”. Quase imediatamente, Chase fez o bote parar e prendeu uma lanterna no alto do mastro, enquanto o restante da sua tripulação esquadrihava a escuridão em busca de algum sinal do bote do segundo imediato. A cerca de um quarto de milha a sotavento, avistaram uma pequena luz que piscava nas trevas. Ficou claro que era o sinal de Joy, em resposta. Os três botes, de novo, estavam à vista uns dos outros.

Duas noites depois, foi a vez de Chase se separar dos demais. Em vez de acender uma lanterna, o primeiro imediato disparou sua pistola. Pouco depois, Pollard e Joy surgiram da escuridão, para barlavento. Nessa noite, os oficiais concordaram em que, caso viessem a se separar outra vez, não fariam nada para reconstituir o comboio. Estavam gastando tempo demais para tentar manter os botes juntos. Além disso, se um dos botes virasse ou sofresse avarias irreparáveis, havia muito pouco que a tripulação das outras baleeiras pudesse fazer. Os três botes já estavam sobrecarregados, e acrescentar mais homens a bordo redundaria na morte de todos eles. A perspectiva de abandonar sem socorro a tripulação de uma outra embarcação com seus remadores era uma coisa terrível de se imaginar, mesmo que todos entendessem perfeitamente que cada bote deveria se arranjar sozinho.

Porém, aquilo era tão forte que Chase chamou de “o interesse extraordinário que sentíamos pela companhia mútua” que nenhum deles levaria em consideração a possibilidade de um abandono voluntário. Esse “instinto desesperado” persistiu a tal ponto que, mesmo em meio a condições que tornavam a mera flutuação uma tarefa de tempo integral, eles “continuaram a se ligar uns aos outros com um impulso intenso e involuntário”.

Em 8 de dezembro, o sétimo dia, o vento aumentou até se transformar em um vendaval. Rajadas de quarenta e de até cinqüenta nós açoitavam com chuva os homens. Era o pior vento que haviam enfrentado até então, e, após recolher gradualmente as velas a noite inteira, a tripulação de todos os botes achou necessário também baixar os mastros. As ondas eram enormes, as cristas gigantescas pulverizavam-se em espuma sob a força do vento uivante. Apesar das condições horríveis, os homens tentaram coletar água de chuva nas dobras das velas. Logo descobriram que a lona das velas estava ainda mais impregnada de sal do que haviam estado as suas provisões danificadas, e a água revelou-se tão salgada quanto a do mar.

Os botes tornaram-se ingovernáveis nas ondas imensas. “O mar ergueu-se a uma altura temível”, recordou Chase, “e cada onda que vinha dava a impressão de que seria o último golpe necessário para a nossa destruição.” Não havia nada que os homens pudessem fazer, senão deitar no fundo de suas frágeis embarcações e “aguardar o desfecho iminente com firmeza e resignação”.

Ventos com força de vendaval em mar aberto podem formar ondas de mais de doze metros. Mas a dimensão montanhosa das ondas, na realidade, trabalhava em favor dos marinheiros. As baleiras saltavam sobre a crista, depois deslizavam pela depressão atrás da onda, temporariamente protegidas do vento. As paredes verticais de água que assomavam de ambos os lados eram uma visão aterradora, mas em nenhum momento aconteceu de uma onda estourar em cima de um bote e inundá-lo.

A escuridão intensa da noite era, segundo Nickerson, “inconcebível para quem não tivesse testemunhado algo semelhante”. Para tornar o negror ainda mais horrível, o clarão dos raios parecia envolver os botes em crepitantes lençóis de fogo.

Ao meio-dia do dia seguinte, o vento abrandara o suficiente para que os homens se atrevessem a erguer um pouco a cabeça acima da amurada aumentada dos botes. Por incrível que pudesse parecer, os três botes ainda estavam à vista uns dos outros. “Nossa salvação dos horrores daquela noite terrível deve ser atribuída unicamente a uma Providência que tudo governa”, escreveu Chase. “Não se pode explicar isso de qualquer outro modo: que um grão de poeira, como o que nós éramos, perante os terrores brutais da tempestade, tenha conseguido atravessar a salvo tudo aquilo.”

Nenhum dos homens dormira a noite toda. Todos estiveram à espera da morte. Quando Chase ordenou à sua tripulação que erguesse os mastros e desfraldasse as velas, eles resistiram. “Meus companheiros [...] estavam abatidos e desanimados a tal ponto”, recordou o primeiro imediato, “que pareciam desejar algo mais violento do que o temor da morte para torná-los aptos a cumprir o seu dever.”

Mas Chase era implacável. “Mediante esforços enormes”, ele os induziu a repor os mastros no lugar e fixar a vela mestra de rize duplo e a bujarrona, muito embora a alvorada ainda não tivesse chegado. Os três botes tinham voltado a velejar quando “o sol se ergueu e mostrou mais uma vez os rostos desconsolados de nossos

companheiros uns para os outros”.

Enquanto velejavam para o sul, as ondas grandes deixadas pela tormenta golpeavam os botes, abrindo ainda mais as suas junções. O baldear incessante se tornara “uma tarefa extremamente cansativa e trabalhosa” para aqueles homens famintos e desidratados. Sua observação de meio-dia, em 9 de dezembro, situou-os a dezessete graus e quarenta minutos de latitude sul. Nos seus dezessete dias no mar, haviam permanecido à frente — apenas um pouco — do seu objetivo de avançar um grau de latitude por dia, percorrendo quase 1100 milhas náuticas. Contudo, em virtude do sentido leste dos ventos, agora estavam mais distantes da América do Sul do que quando haviam começado.

Teriam de vencer quase 3 mil milhas, se quisessem chegar ao seu destino. Estavam sedentos e famintos. Os botes mal conseguiam se manter inteiros. Mas havia uma saída.

No dia 9 de dezembro, já na terceira semana a bordo dos botes descobertos, calhou de passarem ao largo das Society Islands. Se tivessem rumado para oeste, velejando ao longo dos dezessete graus de latitude sul, teriam chegado ao Taiti, talvez em apenas uma semana. Havia ilhas do arquipélago Tuamotu que poderiam ter avistado em um intervalo ainda menor. Além disso, estariam também velejando *a favor* do vento e das ondas, o que reduziria o desgaste dos botes.

Porém, apesar dos numerosos reveses que já haviam enfrentado e do grau extremo dos seus sofrimentos, Pollard, Chase e Joy insistiram em levar adiante o plano original. Nickerson não conseguia entender por quê. “Só posso deduzir que havia uma ignorância colossal, ou algum enorme equívoco, que veio a custar a muitos [...] bons marinheiros as suas vidas.” Os sofrimentos dos homens estreitavam e intensificavam cada vez mais o foco da sua visão. Era “subir pela costa”, ou nada.

8. Concentração

Quatro anos antes, em 1816, o navio francês *Medusa* naufragara em um banco de areia muito ao largo da costa da África ocidental. A embarcação transportava colonos para a colônia do Senegal e logo ficou claro que não havia botes suficientes para todos. A tripulação construiu uma jangada tosca com as pranchas de madeira do navio. Inicialmente, o capitão e o restante dos oficiais — que haviam, todos eles, ocupado os botes — começaram a rebocar a jangada. Em pouco tempo, porém, resolveram cortar a corda de reboque e abandonar os passageiros à própria sorte. Com apenas uns poucos tonéis de vinho para partilhar entre mais de 150 pessoas, a jangada logo virou uma caótica barca do inferno. Uma briga sórdida estourou entre soldados enlouquecidos pelo álcool e alguns colonos mais sensatos, porém igualmente desesperados. Duas semanas depois, quando o brigue *Argus* avistou a jangada, só restavam quinze pessoas vivas.

A história do *Medusa* se tornou uma sensação em todo o mundo. Dois dos sobreviventes redigiram um relato que inspirou uma pintura monumental de Théodore Géricault. Em 1818, a narrativa foi traduzida para o inglês e se tornou um *best-seller*. Tivessem ou não ouvido falar do *Medusa*, os homens do *Essex* estavam todos muito cientes do que poderia acontecer se não mantivessem a disciplina indispensável.

Às onze horas da noite do dia 9 de dezembro, a décima sétima noite desde que haviam deixado os destroços do *Essex*, o bote de Pollard desapareceu nas trevas. Os homens dos outros dois botes gritaram por seus companheiros perdidos, mas não houve resposta. Chase e Joy discutiram o que fazer. Ambos sabiam muito bem o que deviam fazer. Conforme tinha ficado resolvido da última vez que um dos botes se separara, eles deviam continuar velejando e não fazer nenhuma tentativa de

encontrar a tripulação desaparecida. “Nós, entretanto, resolvemos nessa ocasião fazer um pequeno esforço”, recordou Chase, “que, caso não alcançasse imediatamente o resultado de localizar o bote perdido, seria interrompido, e novamente seguiríamos adiante.”

Portanto Chase e Joy baixaram as velas e esperaram. Os minutos se prolongaram; Chase carregou sua pistola e disparou. Nada. Após uma hora inteira balançando no escuro, as duas tripulações, com relutância, desfraldaram as velas e partiram, supondo que nunca mais veriam o capitão e seus homens.

Na manhã do dia seguinte, alguém avistou uma vela, a quase duas milhas a sotavento. Chase e Joy imediatamente mudaram o curso e logo as três tripulações estavam reunidas. Mais uma vez, seus destinos estavam, nas palavras de Chase, “involuntariamente ligados”.

Foi nesse dia, o décimo oitavo desde que abandonaram os destroços, que a sede e a fome dos homens atingiram um grau novo e torturante. Até o estóico Chase foi tentado a “violar a nossa resolução e satisfazer, uma única vez, os severos anseios naturais de nossa espécie”. Assaltar as provisões, porém, representaria uma sentença de morte: “Uma rápida reflexão serviu para nos convencer da imprudência e da indignidade dessa atitude, que foi repudiada com uma espécie de melancólico esforço de penitência”.

Só para garantir que ninguém se sentisse tentado a roubar algum alimento, Chase transferiu as provisões para o seu baú de viagem. Toda vez que adormecia, certificava-se de ter um braço ou uma perna passada sobre o tampo do baú. Mantinha também a seu lado a pistola carregada. Para um homem da ilha quaker de Nantucket, isso representava uma rara demonstração de força. A impressão de Nickerson era de que “nada senão violência contra a sua pessoa” poderia induzir o primeiro imediato a entregar as provisões. Chase resolveu que, se alguém protestasse contra aquele sistema de racionamento, ele “imediatamente dividiria a nossa subsistência em porções iguais e daria a cada homem a sua parte, para que ele mesmo a guardasse”. Caso se visse coagido a abrir mão da sua própria parte, ele estava “resolvido a tornar fatais as conseqüências disso”.

Naquela tarde, um cardume de peixes voadores cercou as três baleeiras. Quatro dos peixes se chocaram com as velas do bote de Chase. Um tombou aos pés do primeiro imediato e, instintivamente, ele o devorou inteiro, com escamas e tudo. Enquanto o resto da tripulação brigava pelos outros três peixes, Chase ficou com vontade de rir pela primeira vez, desde o naufrágio do *Essex*, “dos esforços burlescos e quase desesperados dos meus cinco companheiros, que tentavam, cada um, pegar um peixe”. O primeiro imediato podia insistir na partilha disciplinada da água e do pão, mas um padrão diferente prevalecia quando se tratava de coisas caídas do céu, como os peixes voadores — aí, era cada um por si.

No dia seguinte, o vento reduziu-se a quase nada, e Chase sugeriu que comessem

a segunda tartaruga. Tal como o acontecera onze dias antes, o “repasto luxuriante [...] revigorou nossos corpos e deu a nossos espíritos um ânimo renovado”. Ao longo dos três dias seguintes, os ventos permaneceram brandos. A temperatura subiu e os homens definhavam sob um céu sem nuvens. “Sem nenhuma maneira de nos abrigar dos raios penetrantes [do sol]”, escreveu Nickerson, “nosso sofrimento tornou-se o mais intolerável, enquanto a escassa ração de água mal dava para preservar a vida.”

Na quarta-feira, 13 de dezembro, o vento soprou de uma direção imprevista — o norte — trazendo consigo “um alívio muito bem-vindo e bastante inesperado”. Agora era possível rumar direto para a América do Sul. A observação de meio-dia revelou que eles haviam acabado de chegar aos 21 graus de latitude sul, o que os situava a pelo menos cinco graus (ou trezentas milhas náuticas) da faixa de ventos variáveis leves, que poderiam, assim esperavam, impulsioná-los para o leste. Mas os oficiais preferiram acreditar que haviam “deixado os ventos alísios e entrado nos ventos variáveis, e portanto deveriam, sem a menor dúvida, atingir a terra muitos dias antes do que esperavam”.

Quando a brisa norte se dissipou no dia seguinte, ficaram arrasados: “Mas — pobres de nós — nossas previsões não passavam de um sonho, do qual bem depressa sofremos o cruel despertar”. Os pensamentos sombrios dos homens tornaram-se ainda mais negros enquanto a calma persistiu durante três dias, cozinhando-os sob um sol cegante e implacável: “A opressão extrema do clima, o súbito e inesperado fracasso de nossas esperanças e o conseqüente abatimento de nossos espíritos nos levaram de novo a pensar, enchendo nossas almas de pressentimentos temerosos e melancólicos”.

No dia 14 de dezembro, o vigésimo terceiro dia desde o abandono do *Essex*, eles se aproximavam rapidamente do prazo final para alcançar os ventos variáveis. Mas estavam atolados em uma calma, com centenas de milhas ainda a percorrer para o sul. Se quisessem ter alguma esperança de chegar à costa vivos, suas provisões teriam de durar bem mais do que sessenta dias. Chase declarou aos seus homens que ia cortar pela metade suas rações de bolachas, ou seja, apenas 85 gramas por dia. Ele examinou atentamente sua tripulação, em busca de algum sinal de resistência. “Ninguém apresentou qualquer objeção a essa decisão”, relatou Chase. “Todos se submeteram, ou pareceram se submeter, com uma firmeza e uma abnegação admiráveis.”

Embora o suprimento de água corresse um risco ainda maior de se esgotar, Chase não tinha alternativa senão manter sua ração diária de trezentos mililitros. “[Nossa] sede incessante agora se tornara mais intolerável do que a nossa fome”, escreveu ele, “e a quantidade permitida mal chegava para conservar a boca úmida durante cerca de um terço do tempo.”

Em 1906, W. J. McGee, diretor do Museu Público de St. Louis, publicou uma das

descrições mais minuciosas e vívidas das agonias provocadas pela desidratação extrema. O relato de McGee baseou-se na experiência de Pablo Valencia, um marinheiro de 41 anos que se tornou garimpeiro e que sobreviveu durante quase sete dias sem água no deserto do Arizona. O único líquido que Valencia bebeu durante a sua provação foram as poucas gotas de umidade que conseguiu extrair de um escorpião, além da sua própria urina, que ele coletava todos os dias em seu cantil.

Os homens do *Essex* se viram levados a extremos semelhantes. “Foram inúteis todos os expedientes tentados para aliviar o ardor cada vez maior na garganta”, recordou Chase. Eles sabiam que beber água salgada só serviria para piorar tal estado, mas isso não impediu alguns deles de tentar reter uma pequena quantidade de água do mar dentro da boca, na esperança de que conseguissem assimilar um pouco de umidade. Isso só servia para aumentar a sede. A exemplo de Valencia, eles beberam a própria urina. “Nosso sofrimento durante esses dias de calma”, escreveu Chase, “foi quase além do que se pode humanamente acreditar.”

Os sobreviventes do *Essex* haviam entrado na fase da sede que McGee define como “boca de algodão”. A saliva se torna grossa e tem gosto de coisa podre; a língua, de forma irritante, gruda-se nos dentes e no céu da boca. Embora falar seja difícil, os que padecem essa agonia são levados, muitas vezes, a lamentar-se o tempo todo acerca da sua sede, até que suas vozes tornam-se tão rachadas e roucas que já não conseguem mais falar. Um caroço parece formar-se na garganta, forçando a vítima a engolir repetidas vezes na vã tentativa de eliminá-lo. Sente-se uma dor aguda na cabeça e no pescoço. O rosto dá a sensação de inchar em virtude do encolhimento da pele. A audição é afetada e muitas pessoas passam a ter alucinações.

A tripulação do *Essex* ainda não havia chegado aos tormentos de a boca não mais produzir saliva. A língua endurece na forma do que McGee chamou de “um peso insensível, que oscila no céu da boca, ainda suave, e colide com os dentes de modo estranho”. A fala se torna impossível, embora se saiba que as vítimas gemem e berram. Em seguida, vem a fase dos “suores de sangue”, que envolve uma “mumificação progressiva do corpo vivo”. A língua incha até proporções tamanhas que só espremida passa pela mandíbula aberta. As pálpebras se racham e os globos oculares começam a chorar lágrimas de sangue. A garganta fica tão inchada que respirar torna-se difícil, criando uma incongruente, ainda que aterrorizante, sensação de afogamento. Por fim, quando a força do sol suga inexoravelmente a umidade restante do corpo, vem a “morte em vida”, o estágio em que Pablo Valencia havia ingressado, quando foi encontrado em uma trilha deserta, rastejando sobre as mãos e os joelhos:

[Seus] lábios haviam desaparecido, como que amputados, deixando em seu lugar abas ralas de tecido enegrecido; dentes e gengivas projetavam-se

como os de um animal esfolado, mas a carne estava negra e esturricada como um rolo de carne seca ao sol; seu nariz estava murcho e encolhido até a metade do seu comprimento e a parte interna das narinas parecia negra; seus olhos fitavam fixos, sem piscar, e a pele em volta estava tão contraída que chegava a deixar a conjuntiva exposta, também ela negra como as gengivas [...]; sua pele, no geral, havia adquirido um tom horrivelmente púrpura, embora acinzentado, com grandes riscas e manchas lívidas; a parte de baixo das pernas e os pés, bem como os antebraços e as mãos, estavam feridos e esfolados em virtude do contato com espinhos e com pedras pontiagudas, porém mesmo os cortes mais recentes em nada diferiam de arranhões sobre um couro seco, sem o menor vestígio de sangue.

Graças a seus trezentos mililitros de água diários, os homens do *Essex* não haviam ainda atingido esse estágio — mas se deterioravam rapidamente. Enquanto o sol batia direto sobre eles, do alto de um céu vazio e azul, o calor tornava-se tão intolerável que três homens do bote de Chase resolveram pular sobre a amurada e refrescar no mar seus corpos cobertos de bolhas. Logo depois que o primeiro homem bateu na água, gritou alvoroçado. O fundo do bote estava recoberto por aquilo que ele chamou de pequenos mariscos. Rapidamente, arrancou um deles e comeu, declarando ser “um alimento agradável e deliciosíssimo”.

Na verdade, não eram mariscos, mas sim cracas peçoço-de-ganso. Ao contrário das cracas esbranquiçadas e em forma de cone que se vêem em geral nos pilares dos portos e no casco dos navios, as cracas peçoço-de-ganso são providas de talos, com uma concha de cor marrom-escura em volta de um peçoço carnudo e branco-rosado. Um mito medieval dizia que, quando cresciam até um certo tamanho, essas cracas se transformavam em gansos e voavam. Hoje, a guarda costeira utiliza o tamanho do crescimento dessas cracas no fundo de uma embarcação abandonada a fim de determinar quanto tempo ela esteve no mar. Elas podem crescer até quinze centímetros de comprimento, mas as cracas na baleeira de Chase não tinham, provavelmente, mais do que uns poucos centímetros.

Logo os seis homens estavam todos empenhados em arrancar os crustáceos do fundo do bote e estourá-los dentro da boca, “como um bando de glutões”. As cracas peçoço-de-ganso desde muito tempo são consideradas uma iguaria refinada no Marrocos, em Portugal e na Espanha, e hoje em dia são criadas comercialmente no estado de Washington. Especialistas — que comem o peçoço em forma de tubo só depois de descascar a pele exterior — comparam o seu paladar ao do caranguejo, da lagosta ou do camarão. Os homens do *Essex*, não tão escrupulosos, engoliam tudo, menos as conchas.

“Depois de ter satisfeito a ânsia imediata do estômago”, escreveu Chase, “reunimos larga quantidade de cracas e pusemos dentro do bote.” Mas trazer os homens de volta para bordo se revelou um problema. Estavam fracos demais para saltar a amurada. Por sorte, os três que não sabiam nadar tinham preferido ficar no bote e puderam içar os demais para bordo. Eles pretendiam guardar as cracas para outro dia. Contudo, após menos de meia hora olhando para aqueles petiscos saborosos, renderam-se à tentação e acabaram comendo tudo.

Exceto os peixes voadores, as cracas pescoço-de-ganso seriam a única forma de vida marinha que a tripulação do *Essex* conseguiria colher do mar aberto. De fato, aqueles vinte baleeiros revelaram-se singularmente inaptos para capturar os peixes de que os naufragos em geral dependem para a sua sobrevivência. Parte do problema era que a ânsia de chegar à faixa de ventos variáveis os havia levado para uma região do Pacífico sabidamente estéril.

Para um oceano sustentar a vida, precisa conter os nutrientes necessários para a produção de fitoplâncton, organismo que está na base da cadeia alimentar do oceano. Esses nutrientes provêm de duas origens: a terra, por meio de rios e córregos, e o material orgânico do fundo do oceano. A região em que a tripulação do *Essex* havia se aventurado agora estava tão distante da América do Sul que a única fonte de nutrientes se achava no fundo do mar.

A água fria é mais densa do que a quente e, quando as águas da superfície do oceano esfriam nos meses de inverno, são substituídas por aquelas mais quentes que vêm de baixo, criando um movimento que traz as águas do fundo, ricas em nutrientes, para a superfície. Na região subtropical, porém, a temperatura é muito constante ao longo de todo o ano. Em consequência, o oceano permanece sempre dividido em uma camada quente superior e uma camada fria inferior, o que efetivamente veda da superfície os nutrientes que estão no fundo.

No decorrer das décadas seguintes, os marinheiros tornaram-se bastante conscientes de que as águas nessa parte do Pacífico eram quase desprovidas de peixes e pássaros. Em meados do século XIX, Matthew Fontaine Maury compilou uma série definitiva de mapas de ventos e de correntes marinhas, com base, em grande parte, em informações oriundas de baleeiros. Em seu mapa do Pacífico há uma vasta área oval, que se estende da parte inferior da Região ao Largo até a extremidade meridional do Chile, chamada “Região Deserta”. Ali, indica Maury, “marujos registram poucos sinais de vida no mar e no ar”. As três baleeiras do *Essex* estavam agora no coração da Região Deserta. Como Pablo Valencia, eles haviam se encaminhado para o seu próprio vale da morte.

A calma continuou pelo dia 15 de dezembro, o vigésimo quarto dia de provação. A despeito das condições climáticas, sem vento algum, o bote de Chase

estava fazendo ainda mais água do que de costume. A busca que fizeram à cata da fenda novamente os impeliu a arrancar tábuas do piso, na proa. Dessa vez, descobriram que uma prancha perto da quilha, bem no fundo do bote, havia se soltado. Se estivessem no convés do *Essex*, bastaria virar o bote de borco e pregar de novo a prancha. Mas agora, no meio do oceano, não tinham meios de alcançar a parte de baixo do bote. Mesmo Chase, que Nickerson descreveu como o “médico” do seu bote, não conseguia imaginar uma maneira de executar o reparo.

Após alguns momentos de reflexão, o arpoador de 21 anos chamado Benjamin Lawrence arriscou uma sugestão. Ele amarraria uma corda em torno da cintura e mergulharia com a machadinha do bote na mão. Quando Chase batesse um prego da parte de dentro do bote, ele escoraria a machadinha contra a parte externa da prancha. Quando atingisse a face metálica da machadinha, a ponta do prego se curvaria como um anzol e seria conduzida de volta para a madeira do bote. Os últimos golpes do martelo de Chase fixariam a cabeça do prego, ao mesmo tempo em que prenderiam firmemente as pranchas uma na outra. Isso era chamado de “travar um prego”, e normalmente era executado com uma ferramenta conhecida como ferro de apoio. Naquelas circunstâncias, a machadinha serviria.

No *Essex*, as habilidades de Lawrence como arpoador foram postas em dúvida e ele havia sido obrigado a ceder o arpão ao seu exigente primeiro imediato. Dessa vez, porém, foi para Lawrence que Chase e o restante da tripulação se voltaram, em busca de orientação. Chase prontamente concordou com a idéia e, sem demora, Lawrence foi para baixo da água e escorou o fundo do bote com a machadinha. Assim como ele havia predito, a prancha solta foi presa com segurança. Até Chase teve de reconhecer que aquilo “atendeu a nossos propósitos, de uma forma muito além das expectativas”.

As condições climáticas opressivas continuaram ao longo do dia seguinte inteiro e “pesavam sobre nossa saúde e nosso espírito com uma força e uma severidade assombrosas”. Alguns dos homens tiveram delírios por causa da sede. “As emoções mais desagradáveis foram provocadas por isso”, comentou Chase, “o que vinha a aumentar ainda mais a aflição desconsolada da calma e nos fazia clamar em brados por uma tregua — algum tipo de alívio para os nossos sofrimentos prolongados.” A necessidade de atividade aumentou quando a observação do meio-dia revelou que eles, à deriva, haviam recuado dez milhas nas últimas 24 horas.

À volta deles, por todo lado, o oceano sem qualquer ondulação se estendia até a curva do horizonte, como o fundo reluzente de uma bacia azul. Suas bocas crestadas tornavam difícil falar, quanto mais cantar hinos. As reuniões de oração, à medida que a viagem prosseguia, foram cessando. Naquele domingo, ficaram em silêncio em seus botes, desejando desesperadamente a salvação, sabendo que lá em Nantucket milhares de pessoas sentavam-se nos bancos de madeira dos templos do Sul e do Norte, à espera de que a vontade de Deus se revelasse.

No culto, um quaker tentava se “concentrar”, bloqueando todos os cuidados mundanos em sua tentativa de encontrar o espírito divino. Quando uma pessoa era levada a falar, salmodiava de um modo peculiar — uma espécie de meio canto, meio soluço, que podia se desdobrar em uma fala mais natural. Embora só alguns poucos marinheiros do *Essex* fossem quakers praticantes, todos os habitantes de Nantucket haviam, alguma vez, comparecido a uma reunião. O protocolo e os ritmos de uma assembléia dos Amigos eram parte da herança comum.

Até a aquele ponto, tinham sido os afro-americanos, em especial Richard Peterson, de sessenta anos, que haviam comandado os homens nas orações. Isso não era incomum, no mar. Marinheiros brancos muitas vezes encaravam os negros e o seu estilo evangélico de culto como fontes de força religiosa, sobretudo em ocasiões de perigo. Em 1818, o capitão de um navio prestes a enfrentar um temporal no Atlântico Norte suplicou ao cozinheiro negro, membro da igreja batista de New Bedford, para pedir a ajuda de Deus em favor da tripulação. O cozinheiro ajoelhou-se no convés sacolejante e “orou da forma mais fervorosa para que Deus nos protegesse e nos salvasse da tempestade terrível e apavorante”. O navio sobreviveu.

Mas, naquela tarde, foi Pollard que, enfim, sentiu-se motivado a falar, sob o sol martirizante. Com a voz devastada pela desidratação, o capitão propôs, em um vacilante som de lixa, que eles tentassem abrir caminho a remos, para fora da calmaria. Cada homem receberia ração dupla durante o dia, e então, naquela noite, eles remarariam “até alcançarmos alguma brisa, de qualquer direção”.

Todos prontamente concordaram com a proposta. Por fim, após dias parados, como que espetados por um alfinete em um ponto do oceano, sem nada para distraí-los da fome e da sede, tinham algo para fazer. Comeram pão e saborearam o frescor sublime de cada gota de água que tocava suas bocas rachadas e murchas. Aguardavam com ansiedade a noite que teriam pela frente.

Em circunstâncias normais, remar era uma tarefa que ajudava a determinar o valor de um homem em uma baleeira. Cada tripulante se orgulhava da sua habilidade para remar sem fazer esforço, durante horas, e nada deixava os homens mais contentes do que conseguir ultrapassar um outro bote. Mas, naquela noite, qualquer centelha que houvesse dessa chama competitiva logo se extinguiu. Embora fossem rapazes adolescentes ou de vinte e poucos anos, remavam como velhos — estremeçiam e gemiam a cada remada. Durante as três semanas anteriores, seus corpos estiveram se consumindo. Sem qualquer estofo para acolchoar seus ossos, achavam uma tortura o simples ato de sentar. Seus braços haviam se reduzido a gravetos, enquanto seus músculos murchavam, o que tornava difícil segurar — quanto mais puxar — os remos. Eles desabavam aos trancos, curvados, uns sobre os outros, e tornou-se impossível prosseguir.

“Fizemos um progresso muito penoso”, recordou Chase. “A fome, a sede e a longa inatividade haviam nos enfraquecido de tal modo que, em três horas, todos

desistiram e abandonamos a execução do plano.” O ar chocalhava em suas gargantas e em seus pulmões ressecados, enquanto eles arquejavam deitados nos botes. Apesar do calor avassalador de seus corpos, a pele fina como papel não tinha uma gota de transpiração. Gradualmente, o som da sua respiração se acalmou e mais uma vez ensurdeceram sob o silêncio intimidador de um oceano sem vento e vazio.

Na manhã seguinte, detectaram uma mudança — um farfalhar na água e um movimento contra os seus rostos, enquanto, pela primeira vez em cinco dias, uma leve brisa se espalhava pelo mar. Muito embora ela corresse na direção exatamente contrária (sudeste), os homens a acolheram “com sentimentos de gratidão e alegria quase desvairados”.

Ao meio-dia, bateu um vendaval. O vento tinha desviado para leste-sudeste e mais uma vez eles foram obrigados a recolher todas as velas e retirar os mastros. No dia seguinte, o vento amainou e logo suas velas os impeliavam adiante. Apesar da melhoria do tempo, aquela noite revelou-se, segundo Chase, “uma das mais mortificantes de todo o nosso sofrimento”.

Eles agora sabiam que, mesmo que o vento milagrosamente mudasse para oeste, não tinham mais água bastante para os trinta dias ou mais que levariam para velejar até a costa do Chile. Seus tormentos físicos tinham se agravado terrivelmente. Era quase como se estivessem sendo envenenados pelos efeitos combinados da sede e da fome. Dentro de suas bocas se acumulava uma saliva pegajosa e amarga, que era “indescritivelmente insuportável”. Os cabelos caíam em tufos. A pele estava tão queimada e coberta de feridas que um mero salpico de água salgada provocava a sensação de ácido a queimar a carne. E o mais estranho de tudo era que, à medida que os olhos afundavam nos crânios e as maçãs do rosto tornavam-se salientes, todos começaram a se parecer uns com os outros — suas identidades estavam sendo apagadas pela desidratação e pela inanição.

No decorrer daquela semana longa e lúgubre, os homens tentaram sustentar-se com uma espécie de mantra: “Paciência e resignação’ eram as palavras constantes em nossos lábios”, recordou Chase, “acompanhadas de uma determinação, a mais vigorosa que a força de vontade pode criar, para nos mantermos aferrados à existência, enquanto a esperança e o fôlego perdurassem em nós.” Mas na noite de 19 de dezembro, quase exatamente um mês depois do naufrágio do *Essex*, vários homens tinham desistido. Chase podia perceber isso “no ânimo abatido e na constituição esgotada deles” — “uma completa indiferença em face do próprio destino”. Mais um dia, talvez dois, e as pessoas começariam a morrer.

A manhã seguinte despertou como tantas outras. Nickerson lembrou como, por volta das sete horas, eles estavam “sentados no fundo do nosso pequeno bote, muito calados e deprimidos”. William Wright, de dezenove anos, oriundo de cabo Cod, levantou-se para esticar as pernas. Olhou para sotavento e depois olhou novamente.

— Terra à vista! — gritou ele.

9. A ilha

Os homens no bote de Chase olharam ansiosos para a frente. Assolados pela fome e pela sede, meio cegos pelo brilho do mar e do céu, tinham visto miragens antes e temiam que aquilo se revelasse mais uma delas. Mas todos eles podiam avistar a praia de areia branca ao longe. “Não era uma ilusão”, escreveu Nickerson, “mas a verdadeira ‘terra à vista’.”

Mesmo o mais alquebrado dos homens de Chase reanimou-se e voltou à vida. “Todos despertamos em um instante”, recordou o primeiro imediato, “como que eletrizados [...]. Um impulso novo e extraordinário apoderou-se então de nós. Sacudimos a letargia de nossas sensações e parecíamos assumir uma outra existência, renovada.” À primeira vista, a ilha tinha uma semelhança misteriosa com a sua Nantucket natal: um ligeiro acive de areia coroadado por uma vegetação verde. Chase chamou-a de “um paraíso ensolarado diante de nossos olhos ansiosos”. Nickerson imediatamente supôs que a ilha assinalasse “o fim de nosso longo confinamento e de nossos sofrimentos”, e acrescentou: “Meus olhos nunca pousaram em nada tão agradavelmente belo”.

Em pouco tempo, os homens dos outros dois botes também tinham avistado a ilha. Gritos espontâneos de alegria ergueram-se de seus lábios rachados e inchados. “É humanamente impossível”, escreveu Chase, “avaliar as emoções em nossos corações naquele momento. Expectativa, temor, gratidão, surpresa e exultação alternavam-se; cada uma à sua vez se apoderava de nossa mente e estimulava nosso ânimo.”

Às onze horas, eles estavam a um quarto de milha da ilha. Podiam ver agora que, em vez de areia, ela era formada sobretu-

do de rochas, com penhascos verticais de vinte e sete metros ao longo do litoral. Após os penhascos, o interior da ilha era surpreendentemente liso, “fresco e verdejante de vegetação”. Isso era um bom sinal, tranquilizaram-se eles, no tocante à presença de um amplo suprimento de água.

Pollard e Chase examinaram seus exemplares do *Navegante*, de Bowditch. A julgar pelo dia da observação anterior, calcularam que deviam estar na ilha Ducie, a 24 graus e vinte minutos de latitude sul, e a 124 graus e quarenta minutos de longitude oeste. Após um mês no mar, tendo viajado aproximadamente 1500 milhas náuticas, encontravam-se mais distantes da costa da América do Sul do que quando haviam começado.

A preocupação imediata dos homens era que a ilha fosse habitada. “Em nossas condições”, escreveu Nickerson, “só poderíamos opor uma resistência muito débil a um ataque de nativos.” Mantendo-se a cerca de cem metros da costa, começaram a velejar ao redor da ilha. “Nós [...] disparamos a pistola várias vezes”, recordou Nickerson, “quando deslizávamos diante de algum vale ou recesso na mata, no intuito de despertar qualquer habitante que ali houvesse ao alcance do som do tiro. Mas não apareceu nem amigo nem inimigo.”

A ilha era um retângulo irregular, com cerca de 9,5 quilômetros de comprimento e cinco de largura, margeada por uma orla de rochas e corais. Os três botes pouco a pouco rumaram para a extremidade norte, o que os deixou a sotavento dos alísios de sudeste. Em um recuo do litoral, encontraram a maior praia da ilha. “Pareceu o local mais promissor entre os que tínhamos visto”, escreveu Nickerson, “para tentar levar nossos botes à terra.” Mas primeiro Chase faria uma incursão exploratória, enquanto os três botes se mantinham ao largo, para o caso de “inesperadamente encontrarem selvagens emboscados”.

Chase, com o mosquete na mão, e dois outros homens foram deixados em uma pedra grande. Quando conseguiram chegar à terra firme, já estavam exaustos. “Ao alcançarmos a praia”, recordou o primeiro imediato, “foi preciso recuperar um pouco o fôlego, e nos deitamos durante alguns minutos para repousar nossos corpos enfraquecidos.” Sentaram-se sobre a áspera areia de coral, extasiando-se com os sons e as imagens de uma ilha esplendidamente bela. Os rochedos atrás deles eram ornados com festões de flores, arbustos, relva e trepadeiras. Pássaros voavam em torno deles, aparentemente alheios à presença dos homens. Após um mês de privações e sofrimentos, os marinheiros estavam prestes a desfrutar — Chase estava convencido — “um farto banquete de comida e bebida”. Mas primeiro tinham de achar uma fonte de água.

Dividiram-se; cada um saiu cambaleando em uma direção diferente pela superfície acidentada da praia. Em um remanso, Chase conseguiu lançar um peixe de 45 centímetros com o soquete de sua arma. Arrastou o peixe para a praia e

imediatamente sentou-se para comer. Seus dois companheiros vieram se juntar a ele, em menos de dez minutos, o peixe foi consumido — “ossos, pele, escamas e tudo”.

Então imaginaram estar fortes o bastante para tentar escalar os rochedos, que achavam ser a fonte mais provável de água. Mas em vez de rochas escorregadias de umidade, Chase encontrou um paredão seco e agreste, feito de coral morto. Os arbustos e as trepadeiras não eram fortes o bastante para suportar o seu peso, o que o obrigava a agarrar-se constantemente às bordas cortantes de coral. Ferido e esfolado, Chase percebeu que não teriam força suficiente para alcançar o topo.

A euforia de algumas poucas horas antes deu lugar à compreensão de que aquele afloramento rochoso estéril, formado de organismos marinhos fossilizados, podia ser um local privado de água potável. Se isso fosse verdade, cada segundo que permanecessem na ilha diminuiria ainda mais suas chances já escassas de sobrevivência. Por mais tentador que fosse poder passar pelo menos uma noite em terra firme, a primeira inclinação de Chase foi levantar velas e partir imediatamente para a América do Sul: “Nunca, nem por um momento, eu perdia de vista a nossa maior chance de salvamento, que eu suponha termos ainda, e que era ou chegar à costa, ou encontrar algum navio no mar”.

Quando voltou para a praia, ele descobriu que um dos homens trazia notícias promissoras. Havia encontrado uma fenda em uma rocha que transpirava um levíssimo risco de água — apenas o bastante para molhar seus lábios, e nada mais. Talvez fosse aconselhável passar a noite na ilha e dedicar o dia seguinte a buscar água. Chase e seus companheiros foram para os botes e Chase disse a Pollard o que ele pensava. Concordaram em ir para terra.

Arrastaram os botes sobre uma área coberta de relva, embaixo de algumas árvores. “Em seguida, viramos [os botes] com o fundo para cima”, recordou Nickerson, “formando assim uma proteção contra o orvalho da noite.” Os homens se espalharam pela costa e, depois de apanhar alguns siris e peixes, acomodaram-se embaixo dos botes, comeram sua caça, depois estenderam as pernas e os braços descarnados pela primeira vez em um mês. Logo veio o sono. “Livres de todas as aflições dos turnos e das tarefas”, escreveu Chase, “rendemo-nos a um alheamento e a uma paz de espírito irrestritos.”

A manhã chegou logo e, com ela, as agonias da fome e da sede. Estavam agora tão gravemente desidratados que haviam começado a perder a capacidade de falar. “O alívio”, escreveu Chase, “deveria vir bem depressa, senão sucumbiriam.” Eles vagaram pela praia como esqueletos esfarrapados, detendo-se para recostar-se nas árvores e nas pedras, a fim de recuperar o fôlego. Tentaram mastigar as folhas verdes e oleosas dos arbustos que cresciam nos rochedos, mas elas tinham um sabor amargo. Acharam pássaros que nem tentavam fugir quando os homens os arrancavam de dentro dos ninhos. Nas gretas das rochas, brotava uma relva que, quando mastigada, produzia um momentâneo fluxo de umidade dentro da boca.

Mas em nenhuma parte encontravam água doce.

Assim que avançaram para além da praia, descobriram que a ilha era um monte de coral quebrado, tão pontiagudo e perfurante quanto estilhaços de vidro. Muitos homens não tinham sapatos, o que tornava impossível para eles explorar qualquer distância maior, para além do seu acampamento. Temiam também que, caso se aventurassem demais, talvez não tivessem forças para voltar antes do anoitecer, e assim ficariam expostos aos “ataques de feras selvagens, que podiam habitar a ilha”. Nessa noite, eles voltaram, escreveu Nickerson, “tristes e abatidos para a pequena vila de botes, no vale”.

Mas Pollard tinha uma surpresa para eles. O capitão e seu camareiro, William Bond, haviam passado o dia reunindo siris e pássaros e, na hora em que os homens voltaram de suas buscas, Pollard e Bond estavam tostando aquilo que Chase chamou de “um repasto magnífico”. Antes do naufrágio, a comida fora uma fonte de desavenças entre Pollard e seus homens. Agora, ela os unia e, dessa vez, era o comandante que servia a tripulação. “Ali, todos se sentaram sobre a relva linda e verdejante”, recordou Nickerson, “e talvez nenhum banquete jamais tenha sido desfrutado com mais deleite ou tenha proporcionado uma satisfação tão ilimitada.”

Pollard tinha feito todo o possível, naquele dia, para melhorar o estado de saúde e de ânimo de seus homens. Chase continuava com a atenção voltada para a “principal chance” de salvação: chegar a salvo à América do Sul. Incansável e afoito como sempre, ele se convencera de que estavam desperdiçando tempo naquela ilha sem água. “Nessas circunstâncias, não podíamos nos resignar a ficar mais tempo ali”, escreveu ele, “[um] dia, uma hora perdida sem necessidade poderia nos custar a sobrevivência.” Naquela noite, Chase manifestou suas preocupações para Pollard: “Expus a essência das minhas poucas reflexões ao capitão, que concordou com a minha opinião quanto à necessidade de dar alguns passos decisivos para enfrentar o nosso dilema”.

Embora em princípio estivesse de acordo com o primeiro imediato, Pollard tentou arrefecer um pouco da impetuosidade de Chase. O capitão afirmou que, sem um novo suprimento de água, suas chances de sobrevivência eram quase inexistentes. Velejar adiante às cegas, sem esgotar todas as possibilidades de encontrar uma nascente, seria um erro trágico. “Após um certo tempo de conversa a respeito desse assunto”, escreveu Chase, “concluiu-se afinal que iríamos dedicar o dia seguinte a mais buscas de água e que, se nada fosse encontrado, partiríamos da ilha na manhã seguinte.”

Os homens do *Essex* não sabiam que estavam a apenas algumas centenas de milhas da sua salvação. Pollard e Chase estavam enganados com relação ao seu paradeiro. Aquela não era a ilha Ducie, mas a Henderson, quase na mesma latitude,

porém a 69 milhas a oeste. As duas ilhas fazem parte de um grupo que tem o nome de seu componente mais famoso, Pitcairn, uma ilha cuja história estava inextricavelmente ligada a Nantucket. Em 1808, um capitão de Nantucket que caçava focas, chamado Mayhew Folger, topou com a ilha de Pitcairn (cuja localização estava assinalada de forma incorreta em todos os guias de navegação disponíveis) e descobriu a resposta para um mistério que já durava dezenove anos: o que havia acontecido com Fletcher Christian e o navio *Bounty*.

Depois de abandonar o capitão Bligh no lanchão do navio em 1789, os amotinados do *Bounty* tinham vagado pelo Pacífico. Capturaram algumas mulheres nativas e alguns homens no Taiti e mais tarde tomaram o rumo de uma ilha desabitada no extremo sudeste da Polinésia. Em 1820, uma pequena comunidade de descendentes do *Bounty* florescia na ilha de Pitcairn. A apenas quatrocentas milhas a sudoeste, a poucos dias de viagem da ilha Henderson, os habitantes de lá teriam provido a tripulação do *Essex* de toda a água e comida de que precisavam. Mas Pitcairn não estava assinalada no *Navegante* de Bowditch. Mesmo que estivesse, é duvidoso que os náufragos do *Essex* conseguissem encontrá-la, pois eles se enganaram em quase cem milhas, quando tentaram determinar sua posição naquele momento.

A ilha Henderson começou como um atol de coral há cerca de 370 mil anos. Vinte mil anos depois, a atividade vulcânica associada com Pitcairn fez subir a terra que estava embaixo do atol. Hoje, os penhascos de Henderson têm entre nove e onze metros de altura e circundam uma lagoa fóssil seca. Esse grão de poeira desabitado, rodeado por um vasto oceano e todo feito de coral, dificilmente pode ser encarado como uma fonte de salvação para quem quer que seja.

Por ano, caem 165 centímetros de chuva em Henderson. Nem toda essa água corre para o mar ou evapora no ar. Boa parte dela se infiltra através do solo fino e das camadas de coral fossilizado até uma profundidade de trinta centímetros, aproximadamente, acima do nível do mar. Ali, ela flui em uma camada horizontal de água doce, que impregna a rocha e a areia. A água doce, que é mais leve do que a salgada, flutua na superfície do mar na forma de um domo ou de uma lente sob a ilha. No entanto, a menos que conseguissem encontrar uma nascente, toda essa água subterrânea não traria nenhum benefício para os homens do *Essex*.

Eles não foram os primeiros a serem seduzidos, e depois logrados, por Henderson. Embora não soubessem disso, nos penhascos atrás deles havia uma caverna onde se achavam oito esqueletos humanos.

Um exame médico feito nos ossos em 1966 revelou que eram de origem caucasiana, o que sugere que essas pessoas não identificadas, assim como a tripulação do *Essex*, foram sobreviventes de um naufrágio. O exame determinou também que um dos esqueletos era de uma criança de idade entre três e cinco anos. As oito pessoas morreram de desidratação.

Na manhã seguinte — 22 de dezembro, o trigésimo primeiro dia desde que partiram do local do naufrágio — os homens retomaram a busca de água. Alguns, como Nickerson, escalaram os penhascos; outros vasculharam as rochas ao longo da praia. Chase voltou ao local onde haviam encontrado sinais de água doce dois dias antes. A pedra ficava a cerca de quatrocentos metros do acampamento e, munidos de uma machadinha e de um cinzel velho e enferrujado, ele e dois outros marujos seguiram pela areia.

“A pedra revelou-se bem pouco resistente”, escreveu Chase, “e logo eu tinha aberto um buraco considerável, mas, pobres de nós, não havia o mínimo sinal do resultado que esperávamos.” Enquanto o sol subia mais alto no céu, Chase continuou a picar a pedra, na esperança de que, aprofundando o buraco, conseguisse localizar uma corrente de água. “Mas todas as minhas esperanças e meus esforços foram inúteis”, recordou ele; “por fim desisti de levar adiante o trabalho e sentei perto dali em total desespero.”

A seguir, ele notou algo curioso. Na praia, na direção dos botes, dois homens carregavam algum tipo de recipiente. Ele ficou surpreso de vê-los começando a correr. “Repentinamente assaltou meu pensamento”, escreveu Chase, “a idéia de que haviam encontrado água e estavam levando um barrilete para encher.” Do alto dos penhascos, Nickerson havia notado a mesma exibição de “ânimo e atividade incomuns” e ele logo se incorporou a uma correria generalizada em direção à praia.

Os homens tinham, de fato, encontrado uma nascente de água que borbulhava de um buraco em uma pedra grande e chata. “A sensação que experimentei foi de fato estranha, e de tal sorte que nunca hei de esquecer”, recordou Chase. “Em um instante, senti uma alegria quase sufocante e, no momento seguinte, desejei o alívio de uma torrente de lágrimas.”

Na hora em que Chase chegou à nascente, os homens já haviam começado a beber e enchiam sofregamente as bocas com o néctar milagroso. Ciente de que em seu estado de desidratação era perigoso beber água demais e muito rapidamente, Chase exortou-os a sorver apenas uma quantidade pequena e esperar alguns minutos entre um gole e outro. Mas a sede dos homens revelou-se irresistível e alguns tiveram de ser contidos à força. Apesar de todos os esforços dos oficiais, vários tripulantes “irrefletidamente ingeriram enorme quantidade de [água], até não conseguirem mais beber”. Mas as cólicas torturantes contra as quais Chase os advertira nunca vieram. “O efeito foi apenas deixá-los um pouco abobalhados e indolentes pelo resto do dia.”

Depois que todos tiveram sua chance de beber, começaram a se espantar com a boa sorte. A nascente ficava tão próxima à linha da maré que permanecia exposta apenas por meia hora quando a maré estava mais baixa; na maré cheia, ela chegava a ficar a 1,80 metro abaixo da superfície do mar. Eles só tiveram tempo de

encher dois barriletes antes que a pedra desaparecesse de novo sob as ondas.

Depois de capturar mais peixes e pássaros, os marinheiros sentaram-se para a refeição da noite. Com uma fonte confiável de água e um suprimento aparentemente farto de comida, agora julgavam possível permanecer por um tempo indeterminado na ilha. No mínimo, poderiam ficar em Henderson até haverem recuperado o vigor e reparado as baleeiras avariadas para uma última tentativa de alcançar a América do Sul. Naquela noite, todos concordaram em permanecer na ilha por pelo menos mais quatro ou cinco dias, antes de resolverem “se seria recomendável fazer preparativos para uma estada mais prolongada”. Com os estômagos cheios e a sede saciada, eles rapidamente se entregaram ao que Chase descreveu como “um sono confortável e delicioso”.

Às onze horas da manhã seguinte, voltaram à nascente. Chegaram bem na hora em que a maré baixou por trás da pedra. A princípio, a água estava um pouco salobre, despertando receios de que a nascente não fosse uma fonte de água doce tão confiável quanto haviam pensado inicialmente. Mas, à medida que a maré continuou a baixar, a qualidade da água melhorou acentuadamente. Depois de encher seus barris com cerca de 75 litros de água, eles partiram em busca de comida.

Cada momento de lazer era sempre “empregado em vagar à cata de comida”. As horas noturnas se revelaram as mais produtivas, pois era então que os pássaros brancos e rechonchudos, conhecidos com rabos-de-palha, mais ou menos do tamanho de galinhas, voltavam à costa para alimentar seus filhotes. Aproximando-se furtivamente, os homens “saltavam sobre [os pássaros] com um pedaço de pau e os pegavam sem a menor dificuldade”.

Os marinheiros não eram os únicos que todas as noites estavam à espera dos rabos-de-palha. Havia também os gaviões-do-mar. Porém, em vez de matar os rabos-de-palha, os gaviões tinham com eles o que os cientistas denominam de relação cleptoparasita: bicavam suas costas e os golpeavam com as asas até que eles regurgitassem o peixe que levavam para os filhotes. Com a comida regurgitada em seus bicos, os gaviões voavam para longe, “deixando”, escreveu Nickerson, “os filhotes dos rabos-de-palha sem jantar”.

No dia seguinte, 24 de dezembro, detectaram uma mudança alarmante. Nickerson notou que os pássaros, “por terem sido tão insistentemente atacados, começaram a abandonar a ilha”. Nessa noite, alguns tripulantes voltaram ao acampamento queixando-se de não terem conseguido achar o bastante para comer. Em apenas cinco dias, esses vinte homens vorazes haviam esgotado a ilha. “Todos os cantos acessíveis da montanha contígua a nós, ou ao alcance de nossas investidas”, escreveu Chase, “já tinham sido pilhados, em busca de relva e de ovos de pássaros, e despojados de tudo o que continham.”

Situada no âmagô da Região Deserta, a ilha Henderson nunca foi rica em recursos naturais. Os cientistas crêm que a flora e a fauna se espalharam originalmente pelas ilhas do Pacífico a partir das margens luxuriantes do Sudeste da Ásia, e Henderson fica a mais de 8750 milhas dessa fonte. A direção predominante dos ventos e das correntes dificulta ainda mais o acesso da vida a esse isolado afloramento de coral. A exemplo dos homens do *Essex*, as espécies de aves e de plantas precisavam abrir caminho contra o vento e a correnteza para chegar a Henderson. Além disso, a ilha se situa ao sul do Trópico de Capricórnio, uma faixa de água relativamente fria que atua como mais uma barreira para a disseminação das espécies tropicais. Em conseqüência, Henderson sempre foi um local difícil para o homem viver.

A colonização humana das ilhas do Pacífico parece ter seguido um padrão semelhante à propagação das plantas e dos pássaros. Passando de uma ilha para a outra, como se fossem degraus, as pessoas iam ainda mais longe, para o leste e para o sul. Escavações arqueológicas em Henderson revelaram que o homem chegou à ilha em algum momento entre 800 e 1050 d.C. Esses primeiros habitantes fixaram uma colônia na mesma praia para a qual a tripulação do *Essex* arrastou suas baleeiras. Nos poucos locais onde o solo permitia, plantaram batata-doce. Pescavam com anzóis feitos de conchas de pérola trazidas de fora. Sepultavam seus mortos em criptas lajeadas. Mas, em 1450, foram embora, incapazes de continuar a arrancar a sobrevivência daquilo que hoje é considerado “a última ilha primitiva de calcário elevado que há no mundo”.

Não houve festa de Natal para a tripulação do *Essex*. Naquela noite, eles “descobriram que uma busca infrutífera de alimento não conseguira recompensar os trabalhos de um dia inteiro”. Só restava a relva, e esta não era “muito apetecível”, escreveu Chase, “sem algum outro alimento”. Começaram a “nutrir sérias apreensões de que talvez não fosse possível viver muito tempo ali”.

Em menos de uma semana, a tripulação do *Essex* havia deduzido o que os seus antecessores polinésios levaram pelo menos quatro séculos para concluir. Em 26 de dezembro, o sétimo dia na ilha Henderson e o trigésimo quinto desde que deixaram para trás os destroços do *Essex*, eles decidiram abandonar aquela ilha exaurida. Nas palavras de Chase, a situação deles era “pior do que seria em nossos botes, no oceano; porque, neste caso, ainda estaríamos avançando rumo à terra, enquanto nossas provisões durassem”. Como preparativo para a partida, os marinheiros já haviam começado a trabalhar nas baleeiras. “Pregamos os nossos botes o melhor que conseguimos”, escreveu Nickerson, “com a pequena quantidade de pregos de que dispúnhamos, a fim de prepará-los para resistir aos elementos brutais que iam outra vez [...] enfrentar.”

A costa do Chile estava a aproximadamente 3 mil milhas — cerca de duas vezes a distância que já haviam percorrido. Ao examinar seus exemplares do *Navegante* de Bowditch, descobriram que a ilha de Páscoa, a 27 graus e nove minutos de latitude sul, e 109 graus e 35 minutos de longitude oeste, ficava a menos de um terço dessa distância. Embora, mais uma vez, não soubessem nada a respeito da ilha, resolveram navegar para lá, compreendendo tardiamente que os terrores potenciais de uma ilha desconhecida não eram nada comparados aos terrores conhecidos de um bote em mar aberto.

De manhã bem cedo, “todos os marinheiros foram convocados a se reunir”, escreveu Nickerson, “para uma última conversa antes da partida final”. Pollard explicou que partiriam no dia seguinte e que a tripulação dos botes continuaria a mesma de antes da chegada à ilha Henderson. Foi então que três homens se adiantaram — o arpoador de Joy, Thomas Chappel, e dois adolescentes oriundos de cabo Cod, Seth Weeks e William Wright, dos botes de Pollard e de Chase, respectivamente. Várias vezes ao longo dos últimos dias, esses três brancos que não eram de Nantucket foram vistos “debatendo a respeito das probabilidades de sua salvação”. E, quanto mais falavam do assunto, mais temiam a perspectiva de ter de embarcar de novo nas baleeiras.

Chappel — o outrora espirituoso e travesso inglês que havia incendiado a ilha Charles — percebeu que o segundo imediato Matthew Joy não ia viver mais muito tempo. Enquanto o resto da tripulação gradualmente recuperava peso e vigor no decorrer da semana que passaram em Henderson, Joy, que tinha “uma constituição fraca e doentia” já antes do naufrágio, exibia uma magreza chocante. Chappel sabia que, se Joy viesse a morrer, ele se tornaria automaticamente o comandante da sua baleeira — uma perspectiva que nenhum homem sensato poderia apreciar, tendo em vista o que talvez estivesse à frente deles.

Ao preparar-se para uma viagem por mar que poderia resultar na morte de alguns, se não de todos os homens reunidos ali na praia, a tripulação do *Essex* reconstituía um roteiro que fora encenado inúmeras vezes antes, em ilhas por todo o Pacífico. A colonização das ilhas polinésias calcava-se em situações como aquela. Porém, em vez de um último impulso desesperado para alcançar o mundo conhecido, os antigos ilhéus dos Mares do Sul haviam se lançado ao mar em viagens de descoberta — velejaram para o leste e para o sul, no imenso vazio azul do Pacífico. Durante essas travessias incertas e demoradas, a fome inevitavelmente vinha cobrar o seu tributo. O antropólogo e biólogo Stephen McGarvey especula que as pessoas que sobreviviam a essas viagens tendiam a possuir uma alta percentagem de gordura no corpo antes da partida e/ou um metabolismo mais eficiente, o que lhes permitia viver mais tempo e com menos comida do que seus companheiros mais magros. (McGarvey acredita ser por isso que os polinésios modernos sofrem de uma alta incidência de obesidade.)

Os mesmos fatores que favoreciam os polinésios gordos e metabolicamente eficazes estavam agora em ação entre os tripulantes do *Essex*. Embora tivessem todos sobrevivido com as mesmas rações durante o mês que passaram nos botes, não havia sido assim antes do naufrágio. Como era costume a bordo de um baleeiro, a comida servida no castelo de proa (onde ficavam os negros) era ainda inferior à quota miserável que era servida aos arpoadores e aos jovens naturais de Nantucket, no compartimento do leme. Os negros estavam também, com toda a probabilidade, em condições de saúde piores do que os brancos já antes de partirem no *Essex*. (A expectativa de vida de uma criança negra em 1900 — a data mais remota em que se encontram estatísticas desse tipo — era de apenas 33 anos, mais de catorze anos a menos do que a expectativa de vida de uma criança branca.) Naquela altura, 38 dias depois do ataque da baleia, estava claro para todos que os afro-americanos, embora não estivessem tão fracos quanto Joy, achavam-se em condições piores do que o resto da tripulação.

No outro extremo, estavam os naturais de Nantucket. Além de mais bem alimentados, tinham uma fonte adicional de força: eram todos da mesma comunidade intimamente unida. Os mais jovens naturais de Nantucket tinham sido amigos desde a infância, ao passo que os oficiais, em especial o capitão Pollard, demonstravam uma preocupação paternal com o bem-estar dos adolescentes. Quer suportando os tormentos da sede e da fome nos botes, quer devastando a ilha Henderson à cata de comida, os naturais de Nantucket propiciavam uns aos outros o apoio e o estímulo que não ofereciam aos demais.

Todos tinham visto como os gaviões-do-mar roubavam a comida dos rabos-de-palha. Quando as condições se deteriorassem nos botes, era muito fácil imaginar quais deles, entre os nove marinheiros naturais de Nantucket, os seis afro-americanos e os cinco forasteiros, iriam se tornar gaviões e quais seriam os rabos-de-palha. Chappel, Wright e Weeks resolveram que não queriam descobrir a resposta.

“Nenhum de nós foi capaz de apresentar qualquer objeção ao plano deles”, escreveu Chase, “uma vez que reduzia a carga em nossos botes, [e] nos concedia a sua quota das provisões.” Até o primeiro imediato teve de admitir que “as probabilidades de que conseguissem se sustentar naquela ilha eram muito maiores do que as nossas chances de chegar ao continente”. Pollard garantiu aos três homens que, caso chegassem à América do Sul, ele faria tudo o que estivesse ao seu alcance para que eles fossem resgatados.

De olhos baixos e lábios trêmulos, os três homens separaram-se do restante da tripulação. Já haviam escolhido um local, bem distante do acampamento original, para construir um abrigo tosco com a ajuda de galhos de árvore. Estava na hora de começar a trabalhar. Mas os seus dezessete colegas de bordo sentiram-se relutantes em deixá-los partir; ofereceram-lhes “toda e qualquer coisa que podiam dispensar dos botes”. Depois de aceitar os presentes, Chappel e seus dois

companheiros deram as costas e começaram a descer pela praia.

Naquela noite, Pollard escreveu o que supôs ser sua última carta para casa. Era dirigida a sua esposa, Mary (filha de um cordeiro), de 20 anos, com quem ele passara, ao todo, 57 dias de vida conjugal. Escreveu também uma outra carta, de caráter mais público:

Relato da perda do navio *Essex* de Nantucket, América do Norte, ilha Ducies, dia 20 de dezembro de 1820, comandado pelo capitão Pollard Júnior, cujo naufrágio ocorreu no vigésimo dia de novembro de 1820, no Equador, a 120 graus de longitude oeste, em virtude de uma grande baleia o haver abalroado pela proa, o que levou o navio a se encher de água em cerca de dez minutos. Retiramos toda a provisão e a água que os botes podiam carregar e nos afastamos dos destroços no dia 22 de novembro, e chegamos aqui nesse dia com toda a tripulação, exceto um negro, que deixou o navio em Ticamus. Temos intenção de partir amanhã, que será 26 de dezembro [na verdade, 27 de dezembro] de 1820, para o continente. Deixarei junto com esta carta uma outra, para minha esposa, e quem a encontrar e tiver a bondade de fazê-la chegar ao seu destino terá a gratidão de um homem desafortunado e receberá de minha parte os melhores votos de felicidade.

George Pollard Júnior

A oeste do acampamento, haviam encontrado uma árvore grande com o nome de um navio — o *Elizabeth* — inscrito no tronco. Transformaram a árvore em uma agência postal semelhante à das ilhas Galápagos, depositando as cartas em uma caixinha de madeira que pregaram ao tronco.

No dia 27 de dezembro, às dez da manhã, hora em que a maré havia subido o bastante para permitir que os botes flutuassem acima das pedras que cercavam a ilha, eles começaram a carregar as embarcações. No bote de Pollard, embarcou o seu arpoador, Obed Hendricks, em companhia de seus parceiros de Nantucket, Barzillai Ray, Owen Coffin e Charles Ramsdell, além do afro-americano Samuel Reed. A tripulação de Owen Chase estava reduzida a cinco homens: os naturais de Nantucket Benjamin Lawrence e Thomas Nickerson, juntamente com Richard Peterson, o negro idoso de Nova York, e Isaac Cole, um jovem branco que não era de Nantucket. A tripulação de Joy incluía o branco Joseph West, que não era de Nantucket, e quatro negros — Lawson Thomas, Charles Shorter, Isaiah Sheppard e o

camareiro William Bond. Esses marinheiros não só estavam sob o comando de um homem gravemente enfermo, como também a decisão de Chappel de permanecer na ilha os deixara sem um arpoador para auxiliar Joy no comando da tripulação. Mas nem Pollard nem Chase estavam dispostos a abrir mão de um arpoador natural de Nantucket.

Logo veio a hora de partir da ilha. Mas Chappel, Wright e Weeks não foram encontrados em parte alguma. “Eles não se haviam aproximado”, escreveu Chase, “nem para nos ajudar a partir, nem para se despedir de nós.” O primeiro imediato caminhou pela praia até o abrigo deles e disse que estavam de partida. Os homens, notou Chase, estavam “muito emocionados” e um deles começou a chorar. “Pediram que escrevêssemos aos seus parentes, no caso de a Providência nos conduzir a salvo de novo para os nossos lares, e disseram pouco mais do que isso.” Vendo que os três estavam “constrangidos de irem à praia despedir-se de nós”, Chase lhes acenou um rápido adeus e seguiu rumo aos botes. “Eles me acompanharam com os olhos”, escreveu Chase, “até eu estar fora de sua vista, e nunca mais vi nenhum deles.”

Antes de deixar a ilha, os homens dos botes resolveram voltar um pouco atrás e velejar para uma praia que tinham visto durante sua primeira exploração. Pareceu um ponto que “podia propiciar alguma boa sorte inesperada”, talvez fornecendo provisões frescas para o início da viagem. Após desembarcar meia dúzia de homens na praia em busca de comida, o resto dos marinheiros passou o dia pescando. Viram diversos tubarões mas não conseguiram capturar nada, exceto uns poucos peixes do tamanho de cavalinhas. A expedição da praia voltou às seis horas da noite com mais alguns pássaros e a tripulação tratou de fazer os preparativos finais para a partida.

Tinha sido mais um engano do que uma salvação, mas a ilha Henderson pelo menos lhes dera uma oportunidade de lutar. No dia 20 de dezembro, Chase tinha visto “a morte olhar para nós face a face”. Agora, depois de mais de uma semana com comida e bebida, seus tonéis estavam cheios de água doce. Seus botes não apresentavam mais vazamentos. Além das bolachas duras, cada tripulação dispunha de alguns peixes e pássaros. Tinham também três homens a menos para sustentar. “Levantamos velas de novo”, escreveu Nickerson, “enfim [deixando] aquela ilha que fora tão providencialmente posta em nosso caminho.”

10. O murmúrio da privação

Antes de partirem da ilha Henderson, Chase pôs em cada bote uma pedra chata e um punhado de lenha. Naquela primeira noite de volta ao mar, enquanto a ilha e o sol deslizavam para baixo do horizonte ocidental às suas costas, os marinheiros usaram as pedras como base para acender um fogo de cozinhar. “Mantemos nosso fogo aceso”, escreveu Chase, “cozinhamos peixes e pássaros, e enfrentamos a situação da forma mais confortável que se poderia esperar.”

Durante um mês, eles tinham sido levados para o sul e o oeste; agora, tinham esperança de velejar quase diretamente para o leste, na direção da ilha de Páscoa. Para isso, precisavam de duas semanas de vento oeste. No entanto, a 24 graus de latitude sul, eles ainda estavam na zona dos alísios, onde os ventos sopram de sudeste durante bem mais de setenta por cento do ano. Porém, naquela noite, como que em resposta às suas preces, uma brisa forte ergueu-se de noroeste e eles rumaram direto para a ilha de Páscoa.

Se quisessem medir a sua progressão para o leste, precisavam encontrar um meio de calcular a longitude — algo que não tinham feito na primeira parte da jornada. Depois de um mês de viagem à vela sem conhecer a sua posição no sentido leste—oeste, ficou claro que eles tinham necessidade de pelo menos tentar determinar a longitude. Antes de partir de Henderson, resolveram manter o que Chase chamou de “um cálculo sistemático da nossa posição”. A observação de meio-dia lhes informava a sua latitude e, ao fazer o que o capitão Bligh fizera antes deles — usando uma corda de barquilha improvisada para estimar a velocidade, e a bússola para determinar sua direção —, eles puderam calcular a longitude. Os botes do *Essex* já não navegavam mais às cegas.

Durante três dias, a brisa noroeste se manteve. Então, em 30 de dezembro, o vento mudou para leste—sudeste, e durante dois dias eles foram obrigados a desviar bastante o curso para o sul da ilha da Páscoa. Mas no primeiro dia do ano-novo, 1821, o vento havia mudado para norte e, mais uma vez, eles estavam no caminho certo.

No dia 3 de janeiro, entraram no que Nickerson chamou de “tempo ruim”. Rajadas de vento golpeavam de sudoeste. “O mar ficou tão agitado”, recordou Nickerson, “que tivemos medo de que nossos botes virassem, a cada sucessiva rajada de vento [...]. Cada rajada era acompanhada de relâmpagos muito intensos e de trovoadas terríveis, que pareciam causar um tremor no mais fundo dos abismos do mar e cobriam a face do oceano com um aspecto desolador.”

No dia seguinte, o vento caprichoso mudou para leste—nordeste. Com as velas bem ajustadas e esticadas na amurada de bombordo, eles conduziam o bote o mais rente possível ao vento, mas ainda assim não conseguiram tomar o rumo da ilha de Páscoa. Pollard e Chase chegaram à mesma conclusão desanimadora: estavam agora muito afastados para o sul para terem qualquer esperança de chegar à ilha. Folhearam seus exemplares do *Navegante* à cata da ilha mais próxima “aonde o vento nos concedesse chegar”. A cerca de oitocentas milhas da costa do Chile estão as ilhas Juan Fernandez e Masafuera. Infelizmente, havia mais de 2500 milhas entre eles e essas ilhas — mais do que haviam navegado desde quando deixaram os destroços do *Essex*, 44 dias antes.

No mesmo dia em que abandonaram qualquer esperança de chegar à ilha de Páscoa, eles comeram a última porção de peixe e de ave. Estavam de volta às suas rações diárias de uma xícara de água e 85 gramas de bolachas duras para cada homem.

Durante os dois dias seguintes, o vento os abandonou. O sol batia de chapa com a mesma força devastadora que tanto os havia oprimido antes da chegada à ilha Henderson. As condições eram ainda mais penosas para Matthew Joy, cujos intestinos tinham parado de funcionar. Desde a partida da ilha, sua saúde só piorara, e seus olhos vidrados e absortos ganharam uma inequívoca expressão de morte.

No dia 7 de janeiro, uma brisa se ergueu do norte. A observação de meio-dia revelou que eles haviam derivado quase seis graus de latitude, ou seja, 360 milhas náuticas, para o sul. Mas era o seu progresso para o leste que mais os preocupava. Calculavam que estavam então apenas seiscentas milhas mais próximos do continente do que ao partirem de Henderson, onze dias antes.

No dia seguinte, Matthew Joy apresentou uma solicitação. O segundo imediato, de 27 anos, pediu para ser transferido para o bote do capitão. A transferência foi cumprida, escreveu Chase, “sob a impressão de que ele estaria mais confortável ali, e mais atenções e mais zelo seriam dedicados a cuidar dele e a tentar confortá-lo”. Mas todos sabiam o motivo real para a transferência do segundo imediato. Agora que

estava chegando ao fim, Joy, que estivera em um bote com cinco “boçais”, queria morrer ao lado da sua gente.

Joy vinha de uma antiga família quaker. Perto da sede da prefeitura de Nantucket, seu pai possuía um casarão, que ainda era chamado de residência de Reuben Joy. Em 1800, quando Matthew tinha apenas sete anos de idade, seus pais mudaram-se, com a família, para Hudson, Nova York, onde naturais de Nantucket haviam criado um porto baleeiro pouco depois da Revolução. Matthew permaneceu um Amigo até 1817, quando voltou a sua ilha natal para se casar com Nancy Slade, de dezenove anos, da igreja congregacionalista. Como era costume nesses casos, Joy foi expulso da igreja dos quakers naquele ano, pela assembléia mensal de Nantucket, por “casar-se com alguém de fora”.

Joy não era mais um quaker; porém, a 10 de janeiro, um dia quente e sem vento no oceano Pacífico, ele deu provas de um sentimento de dever e devoção digno de um Amigo. Nos dois últimos dias, a tripulação do seu bote fora deixada sem comandante; ele então pediu para ser levado de volta para eles. A lealdade à sua tripulação foi, no final, maior do que a necessidade de receber consolo dos seus companheiros naturais de Nantucket. A transferência foi cumprida e, às quatro horas daquela tarde, Matthew Joy morreu.

O cemitério quaker de Nantucket era destituído de qualquer tipo de monumentos seculares e muitos compararam seu campo liso à anônima superfície do mar. A exemplo daquele cemitério a milhares de milhas de distância, o mar naquela manhã estava calmo e plano — nem um bafo de ar franzia a lenta e ritmada ondulação do Pacífico. Os três botes foram reunidos e, depois de embalar Joy em suas roupas, eles amarraram uma pedra nos pés dele e “o entregamos de uma forma bastante solene ao oceano”.

Muito embora soubessem que Joy estivera doente durante um bom tempo, sua perda os abalou muito. “Foi um incidente”, escreveu Chase, “que lançou uma sombra de tristeza em nossos sentimentos durante muitos dias.” As duas últimas semanas tinham sido especialmente duras para os homens do bote do segundo imediato. Em vez de adquirir força e ânimo com o seu líder, tiveram de despender uma energia preciosa cuidando dele. Para dificultar ainda mais, havia a ausência do arpoador de Joy, Thomas Chappel. A fim de preencher essa vaga, Pollard ordenou a seu próprio arpoador, Obed Hendricks, de 21 anos, que assumisse o comando da abatida e desencorajada tripulação do segundo imediato.

Pouco depois de tomar seu posto no remo que servia de leme, Hendricks fez uma descoberta perturbadora. Aparentemente, a doença de Joy o impedira de controlar a distribuição das provisões do seu bote. Pelo que Hendricks conseguiu avaliar, na despensa do seu bote havia bolachas suficientes para apenas mais dois ou talvez três dias.

Durante a manhã e a tarde do dia seguinte — o quinquagésimo segundo desde que eles haviam deixado o *Essex* — o vento noroeste foi ficando cada vez mais forte até que, ao cair da noite, tornou-se um autêntico vendaval. Os marinheiros recolheram todas as velas e dirigiram seus botes a favor do vento. Mesmo sem um único trapo de lona aberto, os botes correram furiosamente pela crista das ondas. “Os relâmpagos eram rápidos e vívidos”, escreveu Chase, “e a chuva caía em cataratas.” Em vez de sentirem-se aterrorizados, os homens ficaram exultantes por saberem que todas aquelas rajadas de vento de cinquenta nós de velocidade os impeliam na direção do seu destino. “Embora o perigo fosse muito grande”, recordou Nickerson, “ninguém parecia temer isso tanto quanto morrer de fome, e creio que nenhum de nós teria trocado aquela ventania aterradora por um vento mais moderado ou por uma calmaria.”

A visibilidade era baixa naquela noite, sob a tempestade que os conduzia. Haviam combinado que, no caso de se separarem, tomariam o curso leste—sudeste, na esperança de assim estarem à vista uns dos outros quando o dia nascesse. Como de costume, Chase seguia na frente. Mais ou menos a cada minuto, ele voltava a cabeça para trás a fim de conferir se os outros dois botes estavam à vista. Mas, por volta das onze horas, virou-se para trás e não viu nada. “Nessa altura, ventava e chovia como se os céus estivessem se abrindo”, escreveu ele, “e eu tinha muito pouca noção do que fazer naquela hora.” Resolveu voltar-se contra o vento e parar o bote. Depois de flutuar durante cerca de uma hora, “a cada instante esperando que eles fossem surgir ao nosso lado”, Chase e seus homens retomaram o curso combinado, com esperança de que, como já acontecera antes, fossem avistar os outros botes pela manhã.

“Assim que o dia nasceu”, escreveu Nickerson, “todos os homens em nosso bote puseram-se de pé e vasculharam nas águas.” Agarrando-se aos mastros e uns aos outros para se firmarem, eles ficaram de pé em cima dos bancos, esticaram o pescoço à cata de algum sinal de seus companheiros perdidos, no horizonte rendilhado de ondas. Mas os botes tinham desaparecido. “Nas circunstâncias, era tolice se lamentar”, comentou Chase: “a situação não podia ser remediada, tampouco a nossa dor poderia assegurar o retorno deles; mas era impossível evitar que sentíssemos toda a comoção e a amargura que marca a separação de homens que sofreram longo tempo na companhia mútua e cujos interesses e sentimentos o destino unira de forma tão estreita.”

Estavam a 32 graus e dezesseis minutos de latitude sul, 112 graus e vinte minutos de longitude oeste, a cerca de seiscentas milhas da ilha da Páscoa. Dezenove dias depois de deixar a ilha Henderson, com mais de mil milhas de caminho pela frente, Chase e seus homens estavam sós. “Durante muitos dias depois desse acidente, nossa marcha foi acompanhada por pensamentos sombrios e pessimistas”, escreveu ele.

“Havíamos perdido o estímulo que vinha de vermos o rosto uns dos outros, algo de que, por estranho que pareça, tanto precisávamos em nossos infortúnios mentais e físicos.”

O vendaval e a chuva continuaram no dia seguinte. Chase resolveu fazer um inventário de suas provisões restantes. Graças à sua supervisão rigorosa, eles ainda dispunham de um estoque considerável de alimento. Mas estavam no mar havia 54 dias e restavam mais de 1200 milhas entre eles e a ilha Juan Fernandez. “A privação”, escreveu Chase, “começou a murmurar em nossos ouvidos que seria necessária uma redução adicional de nossa ração diária. Caso contrário, teríamos de abandonar toda e qualquer esperança de chegar à terra, e confiar unicamente na possibilidade de sermos resgatados por um navio.”

Já estavam com as provisões pela metade, comiam apenas 85 gramas de pão por dia. “Como diminuir a porção diária de comida, sem pôr a própria vida a perder, era uma questão da maior gravidade.” Oitenta e cinco gramas de bolachas forneciam-lhes apenas 250 calorias por dia, menos de quinze por cento de suas necessidades diárias. Chase disse aos seus homens que não tinham outra escolha senão cortar mais uma vez essas rações — para apenas quarenta gramas de pão por dia. Isso, ele sabia, “em pouco tempo, havia de nos reduzir novamente a meros esqueletos”.

Era um dilema terrível e Chase não chegou facilmente a uma decisão. “Foi preciso um grande esforço para formular a questão do seguinte modo”, escreveu ele: “Ou [...] alimentar nossos corpos e nossas esperanças por um pouco mais de tempo, ou ceder às agonias da fome, agarrar e devorar nossas provisões, e depois aguardar friamente a aproximação da morte.” Um pouco ao sul de onde eles se encontravam, seus companheiros estavam prestes a descobrir as conseqüências de tomar o rumo da segunda alternativa.

Os homens dos botes de Pollard e de Hendricks ficaram igualmente abalados com a separação. Foram em frente, no entanto, quase certos de que encontrariam de novo o bote de Chase. Naquele dia, 14 de janeiro, as provisões do bote de Obed Hendricks chegaram ao fim. Para Hendricks e seus cinco tripulantes — Joseph West, Lawson Thomas, Charles Shorter, Isaiah Sheppard e William Bond — a questão era se Pollard estaria disposto a partilhar as provisões do seu bote.

Por haver posto Hendricks no comando do bote do segundo imediato apenas três dias antes, Pollard não poderia agora recusar ao seu ex-arpoador um pouco do seu estoque de alimento. E, se ele aceitasse alimentar Hendricks, teria também de alimentar os outros cinco. Portanto, Pollard e seus homens dividiram com eles o pouco pão que tinham, sabendo muito bem que dentro de alguns dias não haveria mais nada para comer.

Ao separar-se de Pollard e de Hendricks, Chase livrou-se de ter de encarar essa situação dolorosa. Desde o início, Chase havia controlado de forma rigorosa, quase obsessiva, a distribuição de rações a bordo do seu bote. Escancarar o seu baú de provisões para os homens do bote de Hendricks, nenhum deles natural de Nantucket — homens que haviam começado aquela provação com a mesma quantidade de alimento que a sua tripulação —, teria sido, na perspectiva de Chase, um ato de suicídio coletivo. No início daquela situação aflitiva, os homens tinham debatido acerca da possibilidade de virem a ter de partilhar suas provisões, caso uma das tripulações perdesse o seu estoque de comida. “Essa linha de conduta”, escreveu Chase, “estava fadada a reduzir bastante as chances de uma salvação definitiva, e podia ser o meio mais certo de destinar todos a uma morte atroz por inanição.” Para Chase, que estava determinado a salvar a si mesmo e a tripulação do seu bote, não importava a que preço, a separação dos botes de Pollard e de Hendricks não poderia ter vindo em uma hora melhor.

No mesmo dia em que Chase cortou pela metade a ração diária da sua tripulação, o vento se extinguiu aos poucos. As nuvens afinaram-se até que os raios do sol mais uma vez tornaram-se esmagadores. Em desespero, Chase e seus homens arrancaram as velas das vergas e se esconderam embaixo da lona incrustada de sal. Enrolados nas velas, eles se deitaram no fundo do bote e “o abandonaram”, escreveu o primeiro imediato, “à mercê das ondas”.

Apesar da severidade do sol, os homens não se queixavam de sede. Após uma semana bebendo até faltar na ilha Henderson, haviam se reidratado a tal ponto que a comida ocupava o lugar da água como necessidade mais desesperadora. De fato, alguns homens agora sofriam de diarreia — um sintoma comum de inanição —, a qual Chase atribuía aos “efeitos relaxantes da água”. Conforme ele diz, “nós estávamos rapidamente nos consumindo”.

O corpo pode se recuperar bem depressa da desidratação, mas leva um tempo desanimadoramente longo para recobrar-se dos efeitos da inanição. Durante a Segunda Guerra Mundial, o Laboratório de Higiene Fisiológica da Universidade de Minnesota procedeu ao que os cientistas e os pesquisadores ainda encaram, hoje, como um estudo modelar sobre a inanição. Financiado em parte por organizações religiosas, inclusive a Sociedade dos Amigos, a pesquisa tencionava auxiliar os aliados a tratar os ex-prisioneiros de campos de concentração, prisioneiros de guerra e refugiados. Os participantes eram todos homens que, por motivos religiosos, recusaram-se a ir combater na guerra e que se apresentaram como voluntários para perder 25 por cento do seu peso ao longo de seis meses.

A experiência foi supervisionada pelo doutor Ancel Keys (de onde vem o termo “ração-K”). Os voluntários levavam uma vida frugal, mas confortável, em um estádio no *campus* da Universidade de Minnesota. Embora magros, suas rações cuidadosamente medidas, constituídas de batatas, nabos, rutabagas, pão preto e

macarrão (algo semelhante ao alimento que os refugiados deviam conseguir ao revirar o lixo em tempo de guerra), continham uma ampla variedade de vitaminas e sais minerais. Contudo, apesar das circunstâncias clinicamente seguras da experiência, os voluntários padeciam graves aflições fisiológicas e psicológicas.

À medida que perdiam peso, os homens tornavam-se letárgicos tanto no corpo quanto no espírito. Ficavam mais irritáveis. A concentração passava a ser difícil. Sentiam-se apavorados com a falta de vigor físico e de coordenação, e muitos sofriam desmaios quando se levantavam depressa demais. Suas pernas incharam. Eles perderam o desejo sexual e, em lugar disso, entregavam-se a uma espécie de “masturbação do estômago”, descrevendo uns para os outros seus pratos favoritos e olhando por horas a fio as páginas de livros de culinária. Queixavam-se da perda de todo o sentido de iniciativa e de criatividade. “Muitas das assim chamadas ‘características americanas’”, escreveu um cronista da experiência, “— energia, generosidade e otimismo abundantes — tornaram-se compreensíveis como a reação comportamental esperada de um povo bem alimentado.”

Para muitos dos homens, a parte mais difícil da experiência foi o período de recuperação. Semanas depois de haverem aumentado a ingestão de alimento, ainda sentiam ânsias de fome. Em alguns casos, eles efetivamente perderam peso durante sua primeira semana livres da dieta de fome. Se as descobertas da experiência de Minnesota forem precisas, a semana que a tripulação do *Essex* passou na ilha Henderson pouco serviu para recuperar as reservas de músculo e gordura dos seus corpos. Porém, três semanas depois, os marinheiros estavam mais próximos de morrer de fome do que haviam estado antes.

Os sintomas de que os homens sofriam enquanto seus botes flutuavam serenos no dia 14 de janeiro de 1821 eram semelhantes àqueles experimentados pelos voluntários da experiência de 1945. Chase registrou que mal havia forças “para nos movermos dentro do bote e executar lentamente as tarefas necessárias que competiam a cada um”. Nessa noite, quando eles se soergueram e sentaram no fundo do bote, sentiram os mesmos desmaios que afetaram os voluntários da Universidade de Minnesota. “Quando tentávamos nos levantar de novo”, escreveu Chase, “o sangue afluía de um jato à cabeça e uma cegueira atordoante descia sobre nós, quase a ponto de nos fazer cair novamente.”

Os tormentos de Chase eram tão agudos que ele se esqueceu de trancar o tampo do seu baú antes de adormecer no fundo do bote. Nessa noite, um dos tripulantes acordou o primeiro imediato e lhe informou que Richard Peterson — o negro idoso de Nova York que tinha comandado todos os demais nas suas preces — havia roubado comida.

Chase ergueu-se enfurecido. “Sentí, no momento, a maior indignação e mágoa por saber de tal conduta em um homem de nossa tripulação”, escreveu ele, “e imediatamente apanhei minha pistola e lhe ordenei devolver o alimento sem a menor

hesitação, caso o tivesse de fato apanhado, senão eu atiraria contra ele naquele mesmo instante!” Peterson imediatamente devolveu as provisões, “alegando”, escreveu Chase, “os rigores da fome que o compeliram a agir daquele modo”. Com uma idade quase três vezes maior do que qualquer outro marinheiro no bote, Peterson estava chegando ao fim de suas forças e sabia que, sem mais comida, logo haveria de morrer.

No entanto, o primeiro imediato entendeu que se devia dar a todos um exemplo. “Aquele foi a primeira infração”, escreveu ele, “e a segurança de nossas vidas, as esperanças de encontrar uma salvação para nossos sofrimentos, clamavam em altos brados por um castigo rápido e marcante.” Porém, como Nickerson observou, Peterson “era um bom velho e nada senão as ânsias de um apetite esfomeado poderiam induzi-lo a um gesto tão impensado”. Chase, por fim, resolveu perdoá-lo. “Não consegui encontrar forças na minha alma para lhe aplicar alguma severidade com relação àquele episódio”, escreveu Chase, “por mais que as rígidas imposições que sentíamos pesar sobre nós pudessem assim exigir.” Chase advertiu Peterson de que, caso ele tentasse roubar de novo, o ato dessa vez lhe custaria a vida.

Brisas leves persistiram no decorrer do dia e da noite seguintes. A tensão entre a tripulação de Chase começara a amainar, mas o sofrimento individual prosseguia com a mesma intensidade: seus corpos eram devastados por uma fome que a ração diária de quarenta gramas de pão mal conseguia atenuar. Contudo, a distribuição de provisões continuou a ser o momento mais importante do dia. Alguns homens tentavam fazer sua porção durar o tempo mais longo possível, mordiscavam quase com requinte e saboreavam cada minúsculo fragmento com a pouca saliva que suas bocas conseguiam produzir. Outros engoliam sua ração de uma só vez, na esperança de proporcionar ao estômago pelo menos alguma sensação de plenitude. Em seguida, todos eles, meticulosamente, lambiam os restos nos dedos.

Nessa noite, as águas plácidas em torno do bote de Chase de repente explodiram em espumas brancas, enquanto algo enorme colidia contra a popa. Agarrados às amuradas, os homens ergueram-se do fundo do bote e viram que um tubarão, quase tão grande quanto a orca que atacara o bote de Pollard, “nadava à nossa volta, da maneira mais esfomeada, e investia a intervalos contra diversas partes de nosso bote, como se fosse devorar a própria madeira”. O monstro mordeu o remo que servia de leme, depois tentou cravar suas mandíbulas poderosas no cadaste de popa, como que possuído pela mesma fome lancinante que consumia os marinheiros.

No fundo do bote, havia uma lança igual à que Chase ficara tentando arremessar contra a baleia que afundou o *Essex*. Se conseguissem matar aquele tubarão gigante, teriam comida suficiente para alimentá-los durante várias semanas. Mas, quando Chase tentou atingi-lo, descobriu que não tinha força nem sequer para arranhar a pele da criatura, um couro semelhante a uma lixa. “Ele era de tal modo maior do que um tubarão comum”, escreveu Chase, “e demonstrava uma malignidade tão

destemida, que nos deixava com medo; e nossos máximos esforços, que eram inicialmente dirigidos para matá-lo e capturá-lo, voltaram-se por fim para a autodefesa.” Os homens tinham pouco a fazer enquanto o tubarão empurrava e golpeava os costados frágeis da baleeira. Por fim, o tubarão se entediou com eles. “Frustrado [...] em todas as suas famintas investidas contra nós”, escreveu Chase, “rapidamente ele foi embora.”

No dia seguinte, um grupo de botos substituiu o tubarão. Durante quase uma hora, os homens de Chase fizeram todo o possível para capturar uma daquelas criaturas brincalhonas. Toda vez que um golfinho vinha à superfície perto do bote, eles tentavam atingi-lo com a lança. Porém, assim como havia acontecido com o tubarão, eles não conseguiam, nas palavras de Nickerson, “reunir forças suficientes para atravessar o seu couro duro”. Enquanto um tubarão é uma primitiva máquina de matar, o golfinho é um dos mamíferos mais evoluídos da Terra. O domínio que os golfinhos têm do seu meio ambiente ficou, então, cruelmente óbvio para os esfomeados habitantes da terra firme que se amontoavam naquele bote. “Eles logo nos deixaram para trás”, escreveu Nickerson, “aparentemente em meio a grande alegria [,] saltando na água e [...] com pleno contentamento. Pobres-diabos, o quanto eram então superiores a nós e todavia [...] não sabiam disso.”

Durante os dois dias seguintes, 17 e 18 de janeiro, a calma voltou. “As angústias de uma perspectiva sombria e de um sol abrasador”, escreveu Chase, “mais uma vez vinham visitar nossas cabeças sacrificadas.” Quando estavam próximos do sexagésimo dia depois de haverem deixado os destroços do *Essex*, até Chase se convenceu de que o destino deles era morrer. “Começamos a pensar que a Divina Providência nos havia abandonado, afinal”, escreveu o primeiro imediato, “e que seria um esforço inútil lutar para prolongar uma existência fatigante.” Era inevitável que eles se pusessem a imaginar *como* iriam morrer: “Foram horríveis os sentimentos que se apoderaram de nós! A imagem de uma morte de agonia e tormento, reforçada pelas reflexões mais atrozes e angustiantes, prostrava de forma absoluta o corpo e a alma”.

Chase chamou a noite de 18 de janeiro de “um episódio de desespero em nossos mártírios”. Dois meses de privação e de medo haviam alcançado um clímax intolerável, enquanto eles anteviam os horrores que ainda estavam por vir. “Nossas mentes foram impelidas ao mais alto grau de temor e de apreensão quanto à nossa sorte”, escreveu Chase, “e tudo nelas era sombra, treva e confusão.”

Por volta das oito horas, a escuridão entrou em cena com um som familiar: a respiração dos cachalotes. Era uma noite negra, e o som que, em outros tempos, assinalara a vibração da caçada, agora os deixava apavorados. “Podíamos ouvir nitidamente os golpes furiosos de suas caudas contra a água”, recordou Chase, “e nossas mentes enfraquecidas retratavam em pensamento a imagem temível e medonha das baleias.”

Quando as baleias subiram à superfície e mergulharam à volta deles, Richard Peterson “foi tomado de um pavor incontrollável” e suplicou aos companheiros que remassem para algum lugar seguro. Mas ninguém tinha forças nem sequer para erguer um remo. Depois que três baleias passaram pela popa em rápida sucessão, “bufando e esguichando em alta velocidade”, o grupo desapareceu.

Quando o pânico de Peterson havia serenado, ele conversou com Chase acerca de suas crenças religiosas. Embora soubesse que sua própria morte fosse iminente, a fé de Peterson em Deus continuava intacta. “Ele raciocinava de forma bastante lúcida”, escreveu Chase, “e com muita ponderação.” Peterson tinha uma esposa na cidade de Nova York e pediu a Chase que entrasse em contato com ela, caso o primeiro imediato chegasse vivo à sua terra natal.

No dia seguinte, 19 de janeiro, o vento soprou com tanta fúria que eles tiveram de recolher as velas e retirar os mastros. Relâmpagos faiscaram e a chuva derramou-se enquanto o vento virava a cada instante “para todas as direções da bússola”. Enquanto a pequena embarcação sacudia nos mares confusos, Peterson jazia deitado entre os bancos do bote, “completamente abatido e prostrado”. Naquela noite, o vento enfim fixou-se no sentido leste—nordeste.

No dia 20 de janeiro, exatamente dois meses após o naufrágio do *Essex*, Richard Peterson declarou que era hora de morrer. Quando Chase ofereceu a Peterson a sua ração diária de pão, ele recusou, dizendo: “Ela ainda poderá ser útil a alguém, mas nunca para mim”. Pouco depois, Peterson perdeu a fala.

Os modernos defensores da eutanásia há muito tempo apregoam os efeitos combinados da inanição e da desidratação como uma forma digna e indolor de um paciente terminal morrer. Nos estágios finais, as ânsias de fome cessam, bem como a sensação de sede. O paciente passa suavemente para a inconsciência enquanto a deterioração de seus órgãos internos resulta em uma morte serena. Foi assim, aparentemente, que Richard Peterson morreu. “O fôlego parecia estar deixando seu corpo sem a menor dor”, registrou Chase, “e às quatro horas ele havia partido.”

No dia seguinte, a 35 graus e sete minutos de latitude sul, 105 graus e 46 minutos de longitude oeste, a mil milhas da ilha Juan Fernandez, o corpo de Peterson foi se unir ao de Joy no vasto cemitério do mar.

11. Jogos de azar

Em 20 de janeiro de 1821, oito dias depois de perderem de vista o bote de Chase, os homens de Pollard e Hendricks estavam chegando ao fim das suas provisões. Nesse dia, morreu Lawson Thomas, um dos negros do bote de Hendricks. Com menos de 450 gramas de bolachas duras para dividir entre dez homens, Hendricks e sua tripulação ousaram falar de um assunto que já andava na mente de todos eles: se, em vez de abandonar o cadáver ao mar, não deveriam comê-lo.

Pois, desde que os homens começaram a navegar nos oceanos do mundo, marinheiros esfomeados se sustentaram com os restos mortais de seus companheiros mortos. No início do século XIX, o canibalismo no mar estava tão disseminado que os sobreviventes muitas vezes sentiam-se obrigados a informar seus salvadores caso *não* houvessem lançado mão desse recurso, visto que, segundo um historiador, “a suspeita dessa prática entre náufragos famintos era uma reação rotineira”. Um dos casos de canibalismo mais amplamente documentados ocorreu no inverno de 1710, quando o *Nottingham Galley*, um navio mercante inglês sob o comando do capitão John Dean, naufragou na ilha Boon, um minúsculo afloramento rochoso ao largo da costa do Maine. Apesar de estarem à vista do continente, os homens viram-se ilhados sem nenhuma provisão e sem meios de obter socorro. Quando o carpinteiro do navio morreu, na terceira semana, um dos tripulantes propôs que usassem o corpo do companheiro como alimento. O capitão Dean inicialmente julgou a sugestão “extremamente ofensiva e chocante”. Depois, enquanto todos se punham de pé em torno do cadáver do carpinteiro, ocorreu uma discussão. “Após reflexões amadurecidas e muitas consultas acerca da legitimidade ou do pecado, de um lado, e da necessidade absoluta, de outro”, escreveu Dean, “o juízo, a consciência etc. foram obrigados a curvar-se ante os argumentos mais prementes de nossos apetites

sequiosos.”

Cento e onze anos depois, no meio do oceano Pacífico, dez homens do *Essex* chegaram a uma conclusão semelhante. Dois meses após terem resolvido evitar as Society Islands porque, nas palavras de Pollard, “temíamos ser devorados por canibais”, eles estavam prestes a comer um dos próprios companheiros.

Primeiro, tinham de esquartejar o cadáver. Em Nantucket, havia um matadouro ao lado do Velho Cais do Norte, onde qualquer menino da ilha podia observar uma vaca ou ovelha ser transformada em cortes de carne comercializáveis. Em um baleeiro, eram os tripulantes negros que preparavam e cozinhavam a comida. No caso do *Essex*, mais de trinta porcos e dúzias de tartarugas tinham sido retalhados pelo cozinheiro afro-americano antes do ataque da baleia. E, é claro, todos os vinte tripulantes haviam participado do esquartejamento de várias dúzias de cachalotes. Mas aquilo não era uma baleia, nem um porco, nem uma tartaruga. Era Lawson Thomas, um companheiro de bordo com quem haviam partilhado dois meses infernais em um bote, em mar aberto. Quem quer que tenha retalhado o corpo de Thomas, teve de enfrentar não só o espaço apertado de um bote de 7,5 metros, mas também o caos de suas próprias emoções.

Os tripulantes do *Nottingham Galley*, o navio que naufragou ao largo da costa do Maine, acharam tão difícil começar a nauseante tarefa de retalhar o corpo do carpinteiro que imploraram ao relutante capitão que fizesse aquilo por eles. “Suas preces e súplicas incessantes por fim prevaleceram”, escreveu Dean, “e à noite eu já havia executado a minha tarefa.” Dean, a exemplo da maioria dos marinheiros obrigados a recorrer ao canibalismo, começou por remover do cadáver todos os sinais mais óbvios de humanidade — a cabeça, as mãos, os pés e a pele — e destinou-os ao mar.

Se Hendricks e seus homens seguiram o exemplo de Dean, devem ter, em seguida, retirado o coração de Thomas, o fígado e os rins, de dentro do cesto sangrento formado pelas suas costelas. Depois começaram a destacar a carne da espinha dorsal, das costelas e da pélvis. Em todo caso, Pollard relatou que, depois de acender um fogo sobre a pedra chata no fundo do bote, eles tostaram os órgãos e a carne e começaram a comer.

Em vez de aliviar suas ânsias de fome, aquela primeira ingestão de carne serviu apenas para intensificar o atávico desejo de comer. A saliva afluía às bocas enquanto seus estômagos, inativos havia muito tempo, gorgolejavam com os sucos gástricos. E quanto mais comiam, mais esfomeados ficavam.

Antropólogos e arqueólogos que estudaram o fenômeno do canibalismo calculam que o corpo de um ser humano adulto, em média, fornece cerca de 29 quilos de carne comestível. Mas o corpo de Lawson Thomas não se enquadrava nessa média. Autópsias executadas em corpos de vítimas de inanição revelaram uma atrofia acentuada dos tecidos musculares e uma completa ausência de gordura —

substituída, em certos casos, por uma substância gelatinosa e translúcida. A inanição e a desidratação haviam também encolhido os órgãos internos de Thomas, inclusive o coração e o fígado. Seu corpo pode ter fornecido apenas 13,5 quilos de carne magra e fibrosa. No dia seguinte, quando o estoque de bolachas do capitão terminou, Pollard e seus homens “ficaram contentes de partilhar o alimento deplorável com a tripulação do outro bote”.

Dois dias depois, 23 de janeiro — o sexagésimo terceiro dia após terem deixado os destroços do *Essex* —, mais um membro da tripulação de Hendricks morreu e foi consumido. E, assim como Lawson Thomas, Charles Shorter era negro.

É provável que os afro-americanos padecessem de uma dieta inferior desde antes do naufrágio. Mas um outro fator pode também ter agido. Um estudo científico recente, que comparou a porcentagem de gordura entre diferentes grupos étnicos, sustenta que os negros americanos tendem a ter menos gordura do que seus equivalentes caucasianos. Depois que um corpo gravemente subnutrido exaure suas reservas de gordura, começa a consumir os músculos, um processo que logo resulta na deterioração dos órgãos internos e, por fim, na morte. A menor quantidade de gordura de que os negros dispunham, desde o início, indica que eles começaram a consumir os músculos ainda antes dos brancos.

A importância da gordura corporal para determinar a capacidade de sobrevivência a longo prazo, em um estado de inanição, ficou demonstrada pelos membros do Grupo do Desfiladeiro Donner, colonos que se viram ilhados pela neve no sopé das montanhas de Sierra Nevada, durante o inverno de 1847. Apesar de sua reputação de sexo frágil, as mulheres tenderam a durar mais do que os homens, em parte graças à sua porcentagem mais alta de gordura (cerca de dez por cento mais do que a dos homens). Agora que as pessoas tinham começado a morrer entre a tripulação do *Essex*, não foi de modo algum por acaso que os primeiros a partir (com a exceção do doentio Matthew Joy, que, nas palavras de Chase, “não morreu de inanição absoluta”) tenham sido os afro-americanos.

Entre os brancos, o capitão do *Essex*, de 29 anos, contava com uma vantagem. Era baixo, tinha uma tendência à obesidade, desde antes dos apuros do naufrágio, e por ser mais velho tinha uma taxa metabólica mais baixa. Entre aqueles vinte marinheiros, Pollard era o que apresentava mais chance de sobreviver às agruras da inanição. Porém, em vista do complexo espectro de fatores — tanto psicológicos quanto físicos — que influenciam a saúde de um homem, era impossível prever com precisão quem ia viver e quem ia morrer.

A mais de cem milhas ao sul, enquanto seus companheiros consumiam seu segundo cadáver em quatro dias, Owen Chase e seus homens seguiam à deriva em um mar sem vento. Uma semana em que só comeram quarenta gramas de

bolachas por dia os deixara “quase sem forças para rastejar pelo bote, e com energia suficiente apenas para levar à boca a minguada porção de comida”. Furúnculos começaram a irromper na pele dos marinheiros. Na manhã do dia 24 de janeiro, com mais um dia de calmaria e sol escaldante acima deles, Chase teve certeza de que um de seus tripulantes não veria o cair da noite. “O que permitiu que eu não afundasse em meio a todos os terrores que nos rodeavam”, escreveu Chase, “isso, só Deus pode saber.”

Nessa noite, o primeiro imediato teve um sonho muito vívido. Ele se sentara para fazer “um repasto farto e magnífico, em que havia de tudo o que o apetite mais requintado pode desejar”. Porém, no instante em que estendeu a mão para se servir do primeiro bocado de comida, ele acordou “para a dura realidade da minha situação infeliz”. Inflamado por seu sonho em uma espécie de loucura, Chase começou a roer o revestimento de couro de um remo, só para descobrir que não tinha força na mandíbula para perfurar aquela capa dura e cascuda de sal.

Com a morte de Peterson, a tripulação de Chase ficou reduzida a apenas três — os naturais de Nantucket, Benjamin Lawrence e Thomas Nickerson; e mais Isaac Cole, natural de Rochester, Massachusetts. À medida que seus sofrimentos aumentavam, os homens depositavam cada vez mais confiança no primeiro imediato. Chase relatou que eles o “perseguiam de forma incessante com perguntas acerca das probabilidades de chegarmos de novo à terra. O tempo todo, eu me esforçava para manter meu ânimo de pé, a fim de poder oferecer-lhes algum consolo”.

Chase havia mudado desde o início daquela provação. Em lugar do tirano inflexível que havia distribuído rações de pistola em punho, ele agora falava com os homens com o que Nickerson descreveu como uma voz quase alegre. Quando os seus tormentos chegaram ao ápice, Chase compreendeu que seus homens não precisavam de disciplina, mas sim de estímulo. Pois, assim como todos puderam ver no caso de Peterson, a esperança era a única coisa que restava entre eles e a morte.

A habilidade de Chase para adaptar seu estilo de liderança às necessidades de seus homens sugere uma comparação com um dos maiores e mais venerados líderes de todos os tempos: sir Ernest Shackleton. A façanha de Shackleton de conduzir de volta a salvo os 27 homens da sua expedição à Antártida foi chamada de “a maior epopéia de uma liderança em circunstâncias totalmente impraticáveis”. Em 1916, após dezessete meses de luta contra as contingências mais cruéis que se podem imaginar — que incluíram uma caminhada extenuante sobre blocos de gelo flutuantes, duas viagens em um bote minúsculo, do porte de uma baleeira, através de um oceano antártico sacudido por tempestades, e uma marcha aterradora para cruzar os picos pontiagudos da Geórgia do Sul —, Shackleton, afinal, alcançou em segurança uma estação baleeira, depois voltou para salvar aqueles que deixara para trás, na ilha Elefante.

A sensibilidade de Shackleton com relação às necessidades de seus homens era legendaria. “Tão grande era seu zelo com sua gente”, escreveu seu sócio Frank Worsley, “que, aos olhos de homens mais rudes, ele às vezes dava a impressão de ter um traço de mulher, chegando quase a mimos caprichosos.” Mas Shackleton também era capaz de insistir em uma disciplina semelhante à cobrada por Bligh. Em uma expedição anterior, quando um dos homens julgou que suas liberdades estavam sendo infringidas, Shackleton sufocou a insurreição derrubando o homem com um soco. Essa mistura de ação resoluto e autoritária com uma capacidade de criar empatia com outras pessoas raramente se encontra em um mesmo líder. Mas Chase, aos 23 anos (quase metade da idade de Shackleton), aprendera como ir além da firmeza implacável de um homem ameaçador e fazer tudo o que estava ao seu alcance para erguer seus companheiros dos abismos do desespero.

Nickerson chamou o primeiro imediato de “um homem notável” e reconheceu o gênio de Chase para fazer surgir a esperança em uma situação aparentemente desesperada. Havendo já suportado tanta coisa, raciocinou Chase, eles tinham a obrigação de se aferrar à vida da forma mais tenaz possível: “Eu argumentava com eles, dizia-lhes que não iríamos morrer mais cedo por mantermos nossa esperança de pé”. Mas era mais do que uma questão de lealdade mútua. No que dizia respeito a Chase, Deus também pesava nessa luta pela sobrevivência. “Os sacrifícios e as privações atrozes que havíamos todos suportado destinavam-se a nos proteger da morte”, garantia-lhes o primeiro imediato, “e não deveriam ser postos em confronto com o valor que atribuíamos às nossas vidas.” Além de afirmar que seria “covardia lamentar-se de algo que não admitia nem alívio nem cura”, Chase insistia em que “era nosso dever solene reconhecer em nossas desgraças a presença de uma divindade soberana, cuja misericórdia poderia vir resgatar-nos do perigo a qualquer momento e em quem confiávamos exclusivamente, e que ‘modera o vento para o cordeiro tosquiado’”. Embora tivessem visto poucos sinais da misericórdia de Deus nos últimos dois meses, Chase insistia em que eles deveriam “suportar com ânimo todos os males [...] e que não deveríamos, por fraqueza, perder a fé na providência do Todo-Poderoso, entregando-nos ao desespero”.

Durante os três dias seguintes, o vento continuou a soprar do leste, obrigando-os a seguir mais e mais para o sul. “Era impossível calar as lamentações rebeldes da nossa natureza”, admitiu Chase. “Era nosso cruel destino não ver realizada uma única previsão otimista — não ver atendido um único desejo de nossas almas sedentas.”

Em 26 de janeiro, o sexagésimo sexto dia desde que haviam abandonado os destroços do *Essex*, sua observação de meio-dia indicou que tinham despençado para 36 graus de latitude sul, mais de seiscentas milhas náuticas ao sul da ilha Henderson, e nada menos do que 1800 milhas a oeste de Valparaíso, no Chile. Nesse dia, o sol abrasador deu lugar a uma chuva penosamente gelada. A inanição havia baixado a temperatura deles em vários graus e, com poucas roupas para aquecer os corpos

emagrecidos, corriam perigo de morrer de hipotermia. Não tinham escolha, senão tentar rumar para o norte, de volta ao Equador.

Com a brisa batendo de leste, foram obrigados a virar de bordo, girando o leme até o vento vir de estibordo. Antes de chegar a Henderson, aquela era uma manobra que haviam executado com facilidade. Agora, apesar de o vento estar fraco, não possuíam mais o vigor para manobrar o leme ou para ajustar as velas. “Depois de muito trabalho, pusemos nosso bote no rumo”, recordou Chase, “e tão grande foi a fadiga causada por aquele pequeno empenho de nossos corpos que, por um momento, todos desistimos e abandonamos o bote ao seu próprio curso.”

Sem ninguém para manobrar o leme ou ajustar as velas, a baleeira seguiu à deriva, sem rumo. Os homens jaziam impotentes e trêmulos no fundo enquanto, segundo escreveu Chase, “os horrores da situação caíam sobre nós com força e efeito desesperadores”. Após duas horas, eles enfim reuniram energia suficiente para ajustar as velas de modo que o bote novamente se pôs em movimento para a frente. Mas agora navegavam para o norte, em uma linha paralela à costa da América do Sul, e não na direção do litoral. Como Jó, antes dele, Chase não podia deixar de perguntar: “[Que] escassas esperanças [ainda] nos prendiam à vida?”.

Enquanto os homens de Chase jaziam imobilizados pela fome no fundo do bote, mais um membro da tripulação de Hendricks faleceu. Dessa vez, foi Isaiiah Sheppard, o terceiro afro-americano a morrer e ser ingerido em apenas sete dias. No dia seguinte, 28 de janeiro — o sexagésimo oitavo dia desde que deixaram para trás o *Essex* —, Samuel Reed, o único membro negro da tripulação de Pollard, morreu e foi consumido. Com isso, William Bond no bote de Hendricks era o único negro sobrevivente da tripulação do *Essex*. Havia pouca dúvida sobre quem eram os rabos-de-palha e quem eram os gaviões-do-mar.

Em geral, os marinheiros acreditavam que comer carne humana baixava o caráter moral de uma pessoa ao nível daqueles “selvagens abrutalhados” que, voluntariamente, se permitiam o canibalismo. Na ilha Boon, em 1710, o capitão Dean percebera uma transformação chocante entre seus tripulantes, depois que começaram a comer o cadáver do carpinteiro. “Descobri (em poucos dias) que suas inclinações naturais haviam se modificado”, escreveu Dean, “e que a índole afetuosa, pacífica, que todos manifestavam até então, mostrou-se inteiramente perdida; seus olhos miravam fixos, com expressão feroz; sua fisionomia tornou-se bravia e bárbara.”

Mas não era o ato do canibalismo que fazia baixar o sentido de civilidade de um sobrevivente; era antes a sua fome implacável. Durante a primeira etapa da viagem, Chase notara que os sofrimentos dos seus homens tornaram difícil para eles manter “um caráter tão magnânimo e abnegado quanto nossos sentimentos almejavam”.

Mesmo sob as circunstâncias controladas da experiência de inanição levada a efeito em Minnesota, em 1945, os participantes observaram uma alteração angustiante no próprio comportamento. A maioria dos voluntários era formada por membros da igreja de Brethren e muitos esperavam que o período de privação revigorasse suas vidas espirituais. Mas descobriram que a verdade era o oposto. “A maioria deles sentiu que a semi-inanição os havia antes embrutecido do que depurado”, segundo ficou registrado, “e admiraram-se ao constatar como parecia frágil o seu verniz moral e social.”

Em outro caso famoso de canibalismo de sobrevivência, os marinheiros a bordo do navio *Peggy*, gravemente avariado, chegaram ao estágio crítico da inanição no tempestuoso oceano Atlântico em 1765. Embora ainda tivessem mais do que o bastante da sua carga de vinho e conhaque, fazia já dezoito dias que haviam comido o seu último estoque de alimento. Encorajado pelo álcool, o primeiro imediato comunicou ao capitão que ele e o resto da tripulação iriam matar e comer um escravo negro. O capitão recusou-se a tomar parte e, fraco demais para se opor, ouviu ao longe, de dentro da sua cabine, os sons aterradores da execução e do festim subsequente. Poucos dias depois, a tripulação apareceu na porta do capitão, em busca de outro homem para matar. “Eu [lhes disse] que a morte do pobre negro não lhes havia servido de nada”, escreveu o capitão Harrison, “pois estavam tão sófregos e macilentos como antes [...]. A resposta que deram a isso foi que naquele momento estavam com fome e precisavam de algo para comer.”

Assim como a tripulação do *Peggy*, os sobreviventes do *Essex* não se guiavam mais segundo as regras de conduta que governara suas vidas antes daquela provação; eram membros do que os psicólogos que estudaram os efeitos dos campos de concentração nazistas denominaram de uma “moderna comunidade selvagem” — um grupo de pessoas reduzido a um “estado animal que se acha muito próximo da motivação ‘elementar’”. Assim como as vítimas de um campo de concentração sofriam, nas palavras de um psicólogo, “a fome [...] em um estado de estresse agudo”, também os homens do *Essex* viviam sem nunca saber, de um dia para o outro, qual deles seria o próximo a morrer.

Nessas circunstâncias, os sobreviventes sofrem, geralmente, um processo de embotamento psíquico que uma sobrevivente de Auschwitz descreveu como uma tendência de “matar meus sentimentos”. Uma outra mulher definiu-o como uma vontade amorosa, e até imoral, de viver: “Nada mais contava, exceto que eu queria viver. Eu teria roubado do meu marido, do meu filho, do meu pai ou do meu amigo, para obedecer a essa vontade. Portanto, todo dia eu me admoestava, com uma espécie de astúcia selvagem, para dirigir todos os esforços, para devotar todas as fibras do meu ser, a tomar as medidas que tornariam aquilo possível”. O que diferenciava os homens dos *Essex* era a grande disciplina e piedade que mantiveram no decorrer de toda a provação. Se a necessidade os obrigou a agir como animais, eles assim o fizeram com o mais profundo pesar.

No âmbito de uma comunidade selvagem, não é incomum que se desenvolvam subgrupos como uma forma de defesa contra o avanço inexorável do horror, e é nesse ponto que os naturais de Nantucket — com os laços de parentesco e de religião que os uniam intimamente — contaram com uma vantagem colossal. Havia uma razão para William Bond, no bote de Hendricks, ser o último afro-americano vivo. Graças à sua posição como camareiro no alojamento dos oficiais, Bond desfrutava uma dieta muito mais equilibrada e satisfatória do que seus companheiros do castelo de proa. Mas, agora que ele era o único negro entre seis brancos, Bond tinha de se perguntar o que o futuro lhe reservava.

Em função da matemática cruel do canibalismo de sobrevivência, cada morte não só fornecia alimento aos homens restantes como também diminuía o número de pessoas com quem tinham de partilhar essa comida. Quando Samuel Reed morreu, a 28 de janeiro, cada um dos sete sobreviventes recebeu uma porção de carne equivalente a quase três mil calorias (praticamente um terço a mais do que por ocasião da morte de Lawson Thomas). Infelizmente, embora essa porção pudesse ser mais ou menos equivalente à quota que coubera a cada um quando comeram uma tartaruga das Galápagos, não continha a gordura que o corpo humano requer para digerir a carne. Por mais carne que eles agora tivessem disponível, ela teria um valor nutritivo limitado sem uma fonte de gordura.

A noite seguinte, 29 de janeiro, foi mais escura do que de costume. Os tripulantes dos dois botes tinham dificuldade em manter as duas baleeiras à vista uma da outra; também não encontravam forças para manobrar o leme e as velas. Nessa noite, Pollard e seus homens ergueram os olhos e viram que a baleeira que levava Obed Hendricks, William Bond e Joseph West havia desaparecido. Os homens de Pollard estavam fracos demais para tentar localizar o bote extraviado — quer erguendo uma lanterna, quer disparando uma pistola. Isso deixou George Pollard, Owen Coffin, Charles Ramsdell e Barzillai Ray — todos naturais de Nantucket — sozinhos pela primeira vez, desde o naufrágio do *Essex*. Estavam a 35 graus de latitude sul, cem graus de longitude oeste, a 1500 milhas da costa da América do Sul, com apenas o cadáver semicomido de Samuel Reed para mantê-los vivos.

Mas, por mais negras que parecessem suas perspectivas, eles estavam em melhor situação do que os tripulantes do bote de Hendricks. Sem bússola ou quadrante, Hendricks e seus homens estavam, agora, perdidos em um mar vazio e sem limites.

No dia 6 de fevereiro, os quatro homens no bote de Pollard, havendo consumido “as últimas migalhas” de Samuel Reed, começaram a “[olhar] uns para os outros com pensamentos medonhos na cabeça”, segundo um dos sobreviventes, “mas refreávamos nossas línguas”. Então, o mais jovem deles, Charles Ramsdell, de dezesseis anos, pronunciou o indizível. Deviam tirar a sorte, disse ele, para ver quem

seria morto, para que os outros pudessem viver.

Tirar a sorte em situações de sobrevivência era, desde muito tempo, um costume aceito no mar. O exemplo mais antigo de que se tem notícia remonta à primeira metade do século XVII, quando sete marujos ingleses que vinham da ilha de St. Kitts, no Caribe, foram arrastados para o mar aberto por uma tempestade. Após dezessete dias, um dos tripulantes sugeriu que tirassem a sorte. Calhou de a sorte apontar o próprio homem que apresentara a proposta e, depois de fazerem novo sorteio para ver quem o executaria, o homem foi morto e comido.

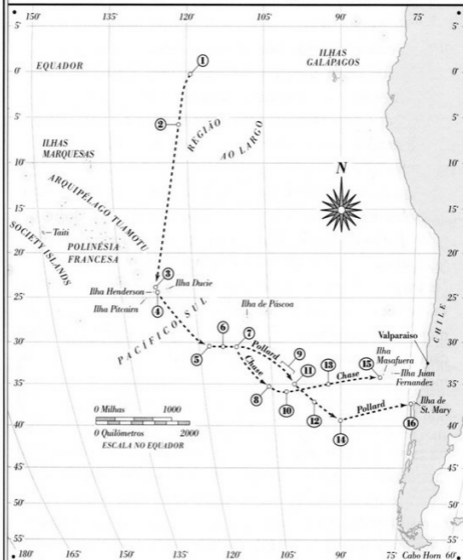
Em 1765, vários dias depois de a tripulação do *Peggy* haver comido os restos mortais do escravo negro, tiraram a sorte para ver quem seria o próximo a servir de comida. O escolhido foi David Flatt, um marujo comum e um dos tripulantes mais populares do navio. “O choque foi enorme”, escreveu o capitão Harrison, “e os preparativos para a execução foram terríveis.” Flatt pediu que lhe dessem um tempo para se preparar para a morte, e a tripulação concordou em adiar a execução até as onze horas da manhã seguinte. O horror da própria sentença de morte revelou-se grande demais para Flatt. À meia-noite, ele ficou surdo; de manhã, delirava. Por incrível que pareça, um navio de resgate foi avistado às oito horas. Mas, para David Flatt, era tarde demais. Mesmo depois de a tripulação do *Peggy* ter sido enviada à Inglaterra, Harrison registrou que “o pobre Flatt ainda continuava privado da razão”.

Tirar a sorte não era uma prática a que um baleeiro quaker pudesse aderir em sã consciência. Os Amigos seguiam o mandamento não só de não matar ninguém como também de não admitir jogos de azar. Charles Ramsdell, filho de um marceneiro, era um congregacionista. Porém Owen Coffin e Barzillai Ray eram membros da Assembléia dos Amigos de Nantucket. Embora Pollard não fosse quaker, seus avós tinham sido e sua bisavó fora ministra da igreja.

Em face de circunstâncias igualmente terríveis, outros marinheiros tomaram decisões diferentes. Em 1811, o brigue de 139 toneladas chamado *Polly*, em sua viagem de Boston para o Caribe, perdeu os mastros em uma tempestade e a tripulação vagou à deriva, a bordo do casco inundado, durante 191 dias. Embora alguns homens morressem em virtude da fome e da exposição às intempéries, seus corpos em momento algum serviram de alimento; em vez disso, foram usados como isca. Prendendo ao anzol de uma linha de corrico pedaços dos cadáveres de seus companheiros de bordo, os sobreviventes conseguiram capturar tubarões suficientes para se sustentarem até seu salvamento. Caso a tripulação do *Essex* houvesse adotado essa estratégia por ocasião da morte de Matthew Joy, talvez jamais tivessem chegado ao extremo com que agora se defrontavam.

VIAGENS DAS BALEEIRAS DO ESSEX

De 22 de novembro de 1820 a 23 de fevereiro de 1821



1. Essex abatido por uma baleia, 20 de novembro de 1820
2. Bote de Pollard atacado por uma orca, 28 de novembro
3. Acistada a ilha Henderson, 20 de dezembro
4. Partida da ilha Henderson, 27 de dezembro
5. 7 de janeiro
6. Joy morre, 10 de janeiro
7. Chase separa-se de Pollard e Hendricks, 12 de janeiro
8. Peterson morre, 20 de janeiro
9. Mortes de Thomas, Shorter, Sheppard, e Reed, 20-28 de janeiro
10. Chase vira de bordo e ruma para o norte, 26 de janeiro
11. Pollard e Hendricks separam-se, 29 de janeiro
12. Execução de Coffin, 6 de fevereiro
13. Morte de Cole, 8 de fevereiro
14. Morte de Ray, 11 de fevereiro
15. Chase é resgatado, 18 de fevereiro
16. Pollard é resgatado, 23 de fevereiro

Ao tomar contato com a proposta do jovem Ramsdell, o capitão Pollard “não quis lhe dar ouvidos”, segundo um depoimento colhido por Nickerson, “e disse aos outros: ‘Não, mas se eu morrer primeiro, vocês fiquem à vontade para se servirem de meus restos mortais’”. Então, Owen Coffin, primo de Pollard, de dezoito anos, filho da tia do capitão, uniu-se a Ramsdell na súplica para que tirassem a sorte.

Pollard examinou os seus três jovens companheiros. A inanição havia rodeado seus olhos fundos com uma pigmentação escura, pisada. Havia pouca dúvida de que estavam todos próximos de morrer. Estava claro também que todos, inclusive Barzillai Ray, filho órfão de um famoso tanoeiro da ilha, eram a favor da proposta de Ramsdell. Assim como fizera duas vezes antes — após a carenagem na Corrente do Golfo e após o naufrágio do *Essex* —, Pollard cedeu à opinião da maioria. Concordou em tirar a sorte. Se o sofrimento transformara Chase em um líder compassivo, embora enérgico, a confiança de Pollard tinha sido corroída mais profundamente ainda pelos acontecimentos que o compeliram ao ponto mais extremo do desespero que um homem já conheceu.

Rasgaram uma folha de papel e puseram os pedacinhos dentro de um chapéu. A sorte caiu para Owen Coffin. “Meu rapaz! Meu rapaz!”, gritou Pollard. “Se você não quiser aceitar sua sorte, eu mato o primeiro que tocar um dedo em você.” Em seguida, o capitão se ofereceu para tomar o lugar de Coffin. “Quem pode duvidar de que Pollard teria preferido morrer ele mesmo mil vezes?”, indagou Nickerson. “Ninguém que o tenha conhecido poderá duvidar disso.”

Mas Coffin já estava conformado com o seu destino. “Aceito o que a sorte me deu, para mim tanto faz”, disse ele, com voz mansa.

Tiraram a sorte de novo para ver quem mataria o rapaz. Coube ao amigo de Coffin, Charles Ramsdell.

Muito embora a loteria tivesse sido idéia sua, Ramsdell agora se recusava a cumprir o combinado. “Durante um longo tempo”, escreveu Nickerson, “ele repetiu que nunca poderia fazer tal coisa, mas por fim teve de se resignar.” Antes de morrer, Coffin ditou uma mensagem de despedida para sua mãe, que Pollard prometeu entregar a ela, caso algum dia voltasse para Nantucket. Em seguida, Coffin pediu alguns instantes de silêncio. Depois de tranquilizar os demais, afirmando que “a sorte tinha sido tirada de forma honesta”, Coffin deitou a cabeça na amurada do bote. “O rapaz foi liquidado rapidamente”, recordaria Pollard, mais tarde, “e não sobrou nada dele.”

12. Na sombra da águia

Chase e seus homens jaziam estirados no fundo do bote, sob uma garoa fria. Tudo o que tinham para se abrigar da chuva era um pedaço de lona esfarrapado e ensopado. “Mesmo que estivesse seco”, escreveu Nickerson, “não passaria de um reles arremedo de agasalho.”

No dia 28 de janeiro de 1821, a brisa afinal mudou para oeste. Mas isso lhes trouxe pouco consolo. “Tornara-se quase indiferente para nós”, escreveu Chase, “de que direção soprava o vento.” Eles agora tinham uma distância grande demais a percorrer e uma provisão extremamente escassa para sustentarem qualquer esperança de chegar à terra. Sua única chance residia em serem avistados por um navio. “Era apenas essa ínfima esperança”, recordou Chase, “que impedia que eu me deitasse de uma vez para morrer.”

Tinham catorze dias de bolachas garantidos, mas isso supunha que conseguiriam viver mais duas semanas com apenas quarenta gramas por dia. “Estávamos tão debilitados”, escreveu Nickerson, “que mal conseguíamos rastejar pelo bote, apoiados nas mãos e nos joelhos.” Chase se deu conta de que, se não aumentasse a quota diária de comida, todos eles estariam mortos talvez em cinco dias. Chegara a hora de abandonar o regime de racionamento rigoroso que lhes permitira sobreviver até ali e deixar os homens comerem “conforme a privação lancinante exigia”.

O êxito em uma situação de sobrevivência de longo prazo requer que se adote uma maneira “ativa-passiva” diante do gradual e angustiante desdobramento das circunstâncias. “O fator-chave [...] [é] a compreensão de que a passividade é, em si mesma, um ato refletido e ‘ativo’”, escreve o psicólogo Leach, especializado em sobrevivência. “Há uma força na passividade.” Depois de manter por mais de dois

meses o jugo severo sobre todos os aspectos da vida de seus homens, Chase intuitivamente compreendeu isso — que era hora de “nos entregarmos plenamente à vontade e aos desígnios de nosso Criador”. Comeriam tanto quanto fosse necessário para evitar a morte e veriam aonde o vento oeste os levaria.

No dia 6 de fevereiro, eles ainda se encontravam vivos, mas por um fio. “Nossos sofrimentos estavam chegando a um desfecho”, escreveu o primeiro imediato. “Uma morte terrível parecia estar a nossa espera, brevemente.” O ligeiro aumento de comida trouxera de volta suas ânsias de fome, que eram agora “violentas e ultrajantes”. Eles tinham dificuldade de falar e pensar com clareza. Sonhos de comida e bebida não paravam de torturá-los. “Muitas vezes, nossas mentes febris nos levavam até a beira de alguma mesa fartamente servida”, recordou Nickerson. Suas fantasias sempre terminavam da mesma maneira — com ele “chorando de frustração”.

Nessa noite, ventanias chuvosas obrigaram os homens a recolher as velas. Isaac Cole, que não era natural de Nantucket, estava de vigília e, em vez de despertar seus companheiros, tentou ele mesmo baixar a bujarrona. Mas a tarefa era excessiva para ele. Chase e Nickerson acordaram na manhã seguinte para deparar com Cole desesperado, estendido no fundo do bote. Ele disse que “tudo estava escuro na sua mente, nem um só raio de esperança havia sobrado para ele se apoiar”. A exemplo de Richard Peterson, anteriormente, Cole havia sucumbido, afirmando que “era tolice e loucura lutar contra o que parecia, de forma tão palpável, ser o nosso destino, traçado e estabelecido”.

Embora mal tivesse forças para pronunciar as palavras, Chase fez todo o possível para reanimar Cole. “Argumentei com ele da maneira mais eficaz que a fraqueza do meu corpo e da minha mente permitia.” De repente, Cole sentou-se, rastejou até a popa e ergueu a bujarrona que ele mesmo tinha baixado com tanto esforço, na noite anterior. Gritou que não ia sucumbir e que havia de viver tanto quanto os outros. “Esse esforço”, escreveu Chase, “não passou da agitação febril de um momento.” Cole logo voltou para o fundo do bote, onde se deitou desesperançado pelo resto do dia e da noite. Mas a Cole não foi concedida a dignidade de uma morte calma e serena.

Na manhã do dia 8 de fevereiro, o septuagésimo nono dia desde que deixaram o *Essex*, Cole começou a balbuciar de forma incoerente, apresentando a seus assustados companheiros de tripulação “um espetáculo de loucura dos mais lamentáveis”. Contraindo-se de forma espasmódica, ele se sentou, pediu um guardanapo e água, depois tombou no fundo do bote como se tivesse morrido, para em seguida erguer-se de um salto, igual a um boneco de molas possuído pelo demônio. Às dez horas, ele não conseguia mais falar. Chase e os demais o puseram sobre uma tábua que haviam disposto ao comprido sobre os bancos e o cobriram com algumas poucas peças de roupa.

Durante as seis horas seguintes, Cole soluçou e gemeu em dores, até cair, por fim, nas “mais horrendas e apavorantes convulsões” que Chase jamais vira. Além da desidratação e da hipernatremia (uma quantidade excessiva de sal no organismo), ele talvez sofresse da falta de magnésio, uma deficiência mineral que, em casos extremos, pode acarretar um comportamento bizarro e violento. Às quatro horas da tarde, Isaac Cole morreu.

Haviam passado 43 dias desde que deixaram a ilha Henderson, 78 dias desde que viram pela última vez o *Essex*, mas ninguém sugeriu — pelo menos, naquela tarde — que usassem o cadáver de Cole como alimento. Durante toda a noite, o corpo ficou estendido ao lado deles, e cada homem guardou seus pensamentos para si mesmo.

Quando a tripulação do *Peggy* matou um escravo negro em 1765, um dos homens recusou-se a esperar que a carne fosse assada. “Furiosamente ávido de comida”, o marinheiro afundou a mão no corpo desviscerado do escravo, arrancou o fígado e comeu-o cru. “O infeliz pagou caro por uma impaciência tão desvairada”, escreveu o capitão Harrison, “pois três dias depois ele morreu entre delírios de loucura.” Em lugar de comer o cadáver daquele marinheiro, a tripulação, “temerosa de compartilhar o mesmo destino que ele”, lançou-o ao mar. Ninguém se atreveu a consumir a carne de um homem que havia morrido louco.

Na manhã seguinte, 9 de fevereiro, Lawrence e Nickerson começaram a fazer os preparativos para o sepultamento dos restos mortais de Cole. Chase os deteve. Durante toda a noite, ele se debatera com a questão do que deveriam fazer. Com bolachas para só mais três dias, Chase sabia que era bem possível que se vissem forçados a tirar a sorte. Era melhor comer um companheiro morto — mesmo com a marca da loucura — do que ser forçado a matar um homem.

“Eu expus a eles”, escreveu Chase, “a dolorosa questão de manter o corpo a bordo para servir de alimento.” Lawrence e Nickerson não fizeram objeção e, temerosos de que a carne já tivesse começado a estragar, “pusemos mãos à obra o mais rápido que podíamos”.

Após separar braços e pernas do tronco e retirar o coração, eles costuraram o que restou do corpo de Cole “da forma mais decente” possível, antes de “entregá-lo ao mar”. Em seguida, começaram a comer. Mesmo antes de acender uma fogueira, os homens “devoraram avidamente” o coração, depois comeram “parcimoniosamente alguns poucos pedaços de carne”. Cortaram o restante em tiras finas — algumas, eles tostaram no fogo, ao passo que outras foram estendidas para secar ao sol.

Chase garantiu que não tinha “palavras para retratar a angústia de nossas almas naquele drama medonho”. Para tornar tudo ainda pior, havia o pensamento de que qualquer dos três homens restantes poderia vir a ser o próximo. “Nós, então, não sabíamos”, escreveu o primeiro imediato, “a quem a sorte iria escolher em seguida, quer para morrer, quer para ser assassinado com um tiro e depois ser comido, como

o pobre infeliz que havíamos despachado pouco antes.”

Na manhã seguinte, descobriram que as tiras de carne haviam adquirido um tom verde rançoso. Imediatamente cozinharão as tiras de carne, que lhes forneceram alimento suficiente para mais seis ou sete dias, permitindo poupar as poucas bolachas que haviam sobrado para o que Chase chamou de “os últimos momentos de nosso suplício”.

No bote do capitão Pollard, no dia 11 de fevereiro, apenas cinco dias depois da execução de Owen Coffin, Barzillai Ray morreu. Ray, cujo prenome bíblico significa “feito de ferro, o mais sólido e genuíno”, tinha dezenove anos. Era a sétima morte que George Pollard e Charles Ramsdell haviam presenciado em um mês e meio, desde a partida da ilha Henderson.

Os psicólogos que estudaram o fenômeno da fadiga de batalha durante a Segunda Guerra Mundial descobriram que nenhum soldado — por mais forte que fosse a sua estrutura emocional — era capaz de atuar de forma eficiente se sua unidade tivesse sofrido perdas de 75 por cento, ou mais, de seu efetivo. Pollard e Ramsdell padeciam de um duplo fardo; não só tinham visto morrer sete homens, de um grupo de nove (e haviam até matado um deles), mas também foram obrigados a comer seus corpos. À semelhança de Pip, o marinheiro negro do livro *Moby Dick* que fica louco depois de várias horas flutuando no meio de um mar infinito, Pollard e Ramsdell tinham sido “arrastados vivos para abismos assombrosos, onde formas estranhas do mundo primordial e intocado deslizavam para um lado e para o outro”. Agora, eles estavam sozinhos, apenas com o cadáver de Barzillai Ray e os ossos de Coffin e de Reed para sustentá-los.

Três dias depois, 14 de fevereiro, o octogésimo quinto dia desde que deixaram os destroços do *Essex*, Owen Chase, Benjamin Lawrence e Thomas Nickerson comeram o que sobrara de Isaac Cole. Uma semana se alimentando de carne humana, somada à decisão de aumentar a quota diária de bolachas, os havia revigorado a ponto de serem outra vez capazes de manobrar o leme. Porém, se estavam mais fortes, sofriam também muitas dores. Como se os furúnculos que recobriam sua pele não bastassem, braços e pernas começaram a inchar de forma espantosa. Conhecido como edema, esse deformante acúmulo de fluido é um sintoma com um de inanição.

Vários dias de vento oeste os haviam impelido para trezentas milhas de distância das ilhas Masafuera e Juan Fernandez. Se percorressem, em média, sessenta milhas por dia, poderiam alcançar um local seguro dentro de mais cinco dias. Infelizmente, só tinham estoque de bolachas para mais três dias.

“O nosso apuro agora chegara ao máximo”, escreveu Chase. “Toda a esperança estava depositada no vento; e aguardávamos, trêmulos e assustados, o seu progresso e o terrível desdobramento de nosso destino.” Renunciando a todas as esperanças, os

homens convenceram-se de que, após dois meses e meio de sofrimentos, eles estavam prestes a morrer praticamente às portas da salvação.

Nessa noite, Owen Chase deitou-se para dormir, “quase indiferente ao fato de poder ou não voltar a ver a luz do dia”. Sonhou que via um navio, a poucas milhas de distância e, embora “lutasse com todas as forças para chegar ao navio”, a embarcação se afastou ao longe, para nunca mais voltar. Chase acordou “quase esmagado pelo frenesi que me contagiara durante o meu sono, e ferido pelas crueldades de uma imaginação doentia e frustrada”.

Na tarde seguinte, Chase viu uma nuvem espessa a nordeste — um sinal seguro de terra. Devia ser a ilha Masafuera — pelo menos, foi isso o que Chase disse para Lawrence e Nickerson. Em dois dias — tranqüilizou Chase — eles estariam em terra firme. A princípio, seus companheiros relutaram em acreditar. Aos poucos, porém, após “repetidas palavras alentadoras acerca dos indícios favoráveis da situação” pronunciadas por Chase, “o ânimo deles cresceu espantosamente”. O vento continuou favorável a noite toda e, com as velas ajustadas de modo exato e um homem dirigindo o leme, seu pequeno bote avançava como nunca antes naquela viagem.

Na manhã seguinte, a nuvem ainda assomava à frente. O fim de sua provação estava, aparentemente, a apenas poucos dias deles. Mas para Thomas Nickerson, de quinze anos de idade, a tensão daquela expectativa foi demais. Depois de baldear o bote, ele se deitou, puxou o pedaço de lona mofado sobre si, como se fosse uma mortalha, e disse a seus companheiros de tripulação que “ele queria morrer imediatamente”.

“Vi que ele havia sucumbido”, escreveu Chase, “e tentei dizer-lhe algumas palavras de consolo e encorajamento.” Mas todos os argumentos que antes serviram tão bem ao primeiro imediato não conseguiam vencer o abatimento interno de Nickerson. “Uma expressão fixa de desespero cobriu o seu rosto”, escreveu Chase. “Ele ficou deitado, por um tempo, em silêncio, sombrio e triste — e senti no mesmo instante [...] que a frieza da morte estava se apoderando dele.”

Era óbvio para Chase que alguma forma de demência havia tomado conta do rapaz. Depois de ver Isaac Cole descair para um estado de loucura semelhante, Chase não pôde deixar de se perguntar se todos eles não haveriam de sucumbir ao desespero. “Havia uma repentina e inexplicável determinação na sua atitude”, escreveu ele, “que me deixou assustado e me fez temer que eu mesmo pudesse ser subitamente dominado por uma fraqueza semelhante, ou por um atordoamento do caráter que me despojaria, de um só golpe, da razão e da vida.” Quer isso tivesse ou não sido transmitido a ele por meio da carne doente de Cole, o fato é que Chase sentiu também a palpitação de um desejo de morte tão escuro e concreto quanto a nuvem que se erguia à sua frente, em forma de coluna.

Às sete horas da manhã seguinte, 18 de fevereiro, Chase dormia no fundo do bote. Benjamin Lawrence estava no leme. Ao longo de toda aquela provação, o arpoador

de 21 anos havia demonstrado uma firmeza notável. Fora ele que, dois meses antes, se apresentara como voluntário para nadar por debaixo da água, sob o bote, a fim de reparar uma tábua solta. Lawrence vira Peterson, Cole e agora Nickerson perderem a gana de viver, mas enquanto isso se mantivera aferrado à esperança, da melhor forma que podia.

Nisso sua família tinha experiência. Seu avô, George Lawrence, casara com Judith Coffin, filha de um comerciante abastado. Durante muitos anos, os Lawrence fizeram parte da elite quaker da ilha, mas, na época em que Benjamin nasceu, seu avô sofrera diversos reveses financeiros. O velho orgulhoso resolveu mudar-se para Alexandria, na Virginia, onde, disse ele a um conhecido, poderia “decair para uma esfera mais humilde entre estranhos, em vez de [...] permanecer em um lugar onde todas as coisas lhe recordavam sua prosperidade perdida”. Quando Benjamin tinha dez anos, seu pai morreu durante uma viagem para Alexandria, deixando a esposa sozinha com sete filhos para sustentar.

Guardado no bolso, Lawrence trazia o pedaço de cordel que vinha fiando desde quando deixaram o navio naufragado. Agora, tinha quase trinta centímetros de comprimento. Ele se debruçou no leme e perscrutou o horizonte.

— Vela à vista! — gritou ele.

Chase imediatamente se pôs de pé. Quase invisível no horizonte, havia o pontinho marrom claro que Lawrence tomara por uma vela. Chase fitou por vários instantes de suspense, aos poucos compreendendo que, sim, era uma vela — o mastaréu do joanete de um navio, a cerca de sete milhas de distância.

“Não creio que seja possível”, disse Chase, “formar uma idéia exata dos sentimentos puros, fortes, e das emoções cristalinas de alegria e gratidão que tornaram conta da minha mente naquele momento.”

Logo até Nickerson estava de pé e olhava ansioso para a frente.

Agora a questão era se conseguiriam alcançar aquela embarcação muito maior. O navio estava a várias milhas a sotavento; o que representava uma vantagem era a embarcação menor, e rumava ligeiramente para o norte de onde eles estavam, o que significava que podia interceptar o curso dos naufragos. Conseguiria a baleeira chegar a esse ponto de interseção mais ou menos na mesma hora que o navio? Chase só podia rezar para que o seu pesadelo sobre o navio de resgate perdido não se tornasse realidade. “Senti, naquele momento”, escreveu Chase, “um impulso violento e inexplicável de voar direto rumo ao navio.”

Durante as três horas seguintes, eles se empenharam em uma corrida desesperadora. Sua velha e maltratada baleeira deslizava ligeiro sobre as ondas, entre quatro e seis nós de velocidade, no vento noroeste. À frente, a silhueta da vela do navio continuava saliente no horizonte distante, revelando, com uma lentidão cruciante, não só as velas de joanete, como também as velas de mezena, mais abaixo, e por fim a vela mestra e o traquete. Sim, convenceram-se eles, estavam

alcançando o navio.

Não havia vigia no topo do mastro do navio, mas, enfim, alguém no tombadilho avistou o bote que se aproximava a barlavento e por trás. Chase e seus homens observavam, em meio a um fascínio nervoso, enquanto vultos do tamanho de formigas agitavam-se pelo navio e recolhiam as velas. Aos poucos, a baleeira diminuiu a distância, e o casco do navio mercante ergueu-se do mar, assomou cada vez maior à frente deles, até que Chase pôde ler o nome gravado na borda da popa da embarcação. Era o *Indian*, de Londres.

Chase ouviu um grito e, com olhos vermelhos e vidrados, viu um vulto no tombadilho superior esbravejar através de uma trombeta, um instrumento para amplificar a voz, semelhante a um megafone. Era um oficial do *Indian*, que perguntava quem eram eles. Chase reuniu todas as suas forças para se fazer ouvir, mas sua língua ressequida tropeçou pelas palavras: “*Essex*... baleeiro... Nantucket”.

As narrativas de sobreviventes de naufrágios são repletas de histórias de capitães que se recusam a trazer náufragos a bordo. Em certos casos, os oficiais relutavam em dividir seus suprimentos já escassos; em outros, temiam que os sobreviventes pudessem estar com doenças contagiosas. Mas, tão logo Chase explicou que vinham de um naufrágio, o capitão do *Indian* imediatamente insistiu para que pusessem a baleeira ao lado do navio.

Quando Chase, Lawrence e Nickerson tentaram subir a bordo, descobriram que não tinham forças. Os três homens olharam para a tripulação do navio, acima deles, com seus olhos arregalados e enormes dentro das cavidades escuras de seus crânios. Sua pele esfolada, ulcerada, pendia de seus esqueletos, como farrapos abjetos. Quando olhou para eles, do tombadilho superior, o capitão William Crozier comoveu-se até as lágrimas diante do que Chase chamou de “a imagem mais deplorável e dolorosa de sofrimento e desgraça”.

Os marinheiros ingleses içaram os homens do bote e carregaram-nos até a cabine do capitão. Crozier ordenou ao cozinheiro para lhes servir seu primeiro bocado de comida civilizada — pudim de tapioca. Obtida da raiz da mandioca, a tapioca é um alimento altamente calórico, de fácil digestão, rico em proteínas e carboidratos, de que os corpos deles tanto necessitavam.

O resgate ocorreu a 33 graus e 45 minutos de latitude sul, 81 graus e três minutos de longitude oeste. Era o octogésimo nono dia desde que Chase e seus homens haviam deixado os destroços do *Essex*, e ao meio-dia avistaram Masafuera. Chase alcançara êxito em transportar sua tripulação ao longo de 2500 milhas de oceano, com uma espartosa precisão. Muito embora, por vezes, tenham estado tão debilitados que não conseguiam guiar seu bote, de algum modo conseguiram navegar até ter o seu destino quase ao alcance da vista. Dentro de alguns dias, o

Indian chegaria ao porto chileno de Valparaíso.

Rebocada por uma corda atrás do navio, vinha a baleeira que servira tão bem aos naturais de Nantucket. O capitão Crozier esperava vender o velho bote em Valparaíso e formar um fundo para aliviar a situação dos homens. Mas na noite seguinte o tempo virou, formou-se uma tempestade, e o bote, vazio pela primeira vez em três meses, perdeu-se.

Trezentas milhas ao sul, Pollard e Ramsdell continuavam a velejar. Durante os cinco dias seguintes, rumaram para leste, até que em 23 de fevereiro, o nonagésimo quarto dia desde que haviam abandonado o *Essex*, eles se aproximaram da ilha de St. Mary, ao largo da costa do Chile. Mais de um ano antes, aquela fora a primeira escala do *Essex*, depois de dobrar o cabo Horn. Pollard e Ramsdell estavam em via de completar um círculo irregular, com um diâmetro de mais de 3 mil milhas.

Tinham passado doze dias desde a morte de Barzillai Ray. Fazia muito tempo que haviam comido o último pedaço da sua carne. Os dois homens esfomeados agora trincavam os ossos de seus companheiros de bordo — batiam com eles de encontro à pedra no fundo do bote e os lascavam com a machadinha — e comiam o tutano, que continha a gordura de que seus corpos precisavam desesperadamente.

Pollard, mais tarde, se recordaria desse período como “dias de horror e desespero”. Os dois estavam tão fracos que mal conseguiam erguer as mãos. Sua consciência fugia e voltava. Não é raro, em naufragos que ficaram muitos dias no mar e sofreram tanto física quanto emocionalmente, decair num estado que foi chamado de “uma espécie de alucinação coletiva”, no qual os sobreviventes vivem em um mundo imaginário compartilhado. As ilusões podem incluir confortadoras imagens do lar — talvez, no caso de Pollard e Ramsdell, um dia ensolarado de junho na Assembléia de Nantucket, durante o festival de tosa das ovelhas. Os sobreviventes podem ver-se envolvidos em conversas com companheiros de bordo já falecidos e com familiares mortos, enquanto perdem qualquer noção do tempo.

Para Pollard e Ramsdell, foram os ossos — dádivas dos homens que eles haviam conhecido e amado — que se tornaram sua obsessão. Os dois naufragos entupiam os bolsos com os ossos dos dedos; chupavam o doce tutano das costelas e das tíbias. E continuavam a velejar, a bússola tremulando na direção leste.

De repente, ouviram um ruído: homens gritando e então o silêncio, enquanto sombras caíam sobre eles, e depois o rumor do vento contra velas e o ranger das vergas e do cordame. Olharam para cima, e havia rostos.

Dos 21 tripulantes do navio *Dauphin*, pelo menos três — Dimon Peters,

Asnonkeets e Joseph Squibb — eram wampanoagues oriundos de cabo Cod e de Martha's Vineyard. Quando crianças, haviam aprendido uma lenda sobre a descoberta de Nantucket, segundo a qual, muito antes da chegada dos europeus, uma águia enorme sobrevoara uma aldeia de cabo Cod. A águia partia em disparada pelo céu afora e levava crianças em suas garras, depois desaparecia acima do mar, ao sul. Por fim, os habitantes da aldeia pediram a um gigante benevolente, de nome Maushop, para descobrir aonde a águia levava seus filhos. Maushop seguiu para o sul, avançando arduamente por dentro da água até chegar a uma ilha que nunca vira antes. Depois de procurar por toda a ilha, descobriu os ossos das crianças empilhados embaixo de uma árvore grande.

Na manhã do dia 23 de fevereiro, a tripulação do *Dauphin* fez uma descoberta semelhante. Baixando os olhos, eles viram, de uma floresta agitada formada por vergas e velas, dois homens dentro de uma baleeira cheia de ossos.

Os homens mesmos não eram muito mais do que esqueletos, e a história que se espalharia de um navio para o outro, no decorrer dos meses seguintes, era de que eles “foram encontrados chupando os ossos de seus companheiros de bordo mortos, ossos de que não admitiam se separar”. O capitão do *Dauphin*, Zimri Coffin, ordenou que seus homens baixassem um bote e trouxessem a bordo os dois sobreviventes. Pollard e Ramsdell, assim como Chase, Lawrence e Nickerson, estavam fracos demais para ficarem de pé e tiveram de ser içados para o convés do navio baleeiro. Os dois, nas palavras das testemunhas, estavam “muito malnutridos” quando foram trazidos a bordo. Mas, depois de receber um pouco de comida, Pollard teve uma recuperação espantosa.

Por volta das cinco horas daquela tarde, o *Dauphin* cruzou com o baleeiro *Diana*, de Nova York. O capitão do *Diana*, Aaron Paddock, já no fim de uma viagem bem-sucedida, veio ao encontro do capitão Coffin, para jantarem juntos. Uniu-se a eles o capitão George Pollard Jr., ex-comandante do *Essex*.

A exemplo de muitos sobreviventes, Pollard sentia-se dominado por uma compulsão furiosa e desesperada de contar a sua história. Do mesmo modo que o Velho Marinheiro esquelético e de olhos esbugalhados do poema de Coleridge despejava sem parar todos os detalhes da sua aventura diante dos convidados para o casamento, assim também Pollard lhes contou tudo: como seu navio fora atacado, “da forma mais deliberada”, por um cachalote enorme; como eles rumaram para o sul nas baleeiras; como seu bote foi novamente atacado, dessa vez por “um peixe desconhecido”; e como encontraram uma ilha onde “uns poucos pássaros e peixes constituíam a única fonte de alimento”. Ele lhes contou que três homens ainda permaneciam na ilha. Contou como o restante deles havia partido na direção da ilha de Páscoa e como Matthew Joy fora o primeiro a morrer. Contou como o bote de Chase havia se separado deles, de noite, e como, em uma rápida seqüência, quatro negros “tornaram-se alimento para os sobreviventes”. Em seguida, contou como,

depois de se perder do bote do segundo imediato, ele e sua tripulação foram “compelidos à situação deplorável de ter de tirar a sorte”. Contou como o destino havia escolhido Owen Coffin, “que com dignidade e resignação submeteu-se à sua sina”. Por último, falou da morte de Barzillai Ray, e como o cadáver de Ray havia sustentado a ele e a Ramsdell.

Mais tarde, naquela noite, depois de voltar ao navio *Diana*, o capitão Paddock pôs tudo aquilo no papel e chamou o relato de Pollard de “a narrativa mais angustiante de que eu já tive notícia”. A questão agora era como os sobreviventes iriam enfrentar a vida dali para diante, na companhia da sombra escura da sua história.

13. Volta ao lar

No dia 25 de fevereiro de 1821, Chase, Lawrence e Nickerson chegaram a Valparaíso, o maior porto do Chile, situado ao pé de um monte íngreme, voltado para o norte, diante de uma ampla baía. Em qualquer outra ocasião, a história do *Essex* teria seduzido a cidade. Mas, em fevereiro e março daquele ano, os cidadãos de Valparaíso aguardavam ansiosos notícias do norte. Forças revolucionárias, que já haviam conquistado a independência do Chile do domínio da Espanha, estavam vencendo os monarquistas em Lima. Era o Peru, e não uns poucos náufragos americanos, que atraía a atenção de Valparaíso, o que permitiu que os sobreviventes do *Essex* se recuperassem em um relativo isolamento.

Desde o início, Chase e seus homens falaram abertamente que haviam recorrido ao canibalismo. No dia da chegada dos naturais de Nantucket, o funcionário do porto encarregado do livro de entrada e saída de embarcações registrou com indiferença que o capitão do *Indian* havia recolhido três homens que “sobreviveram graças a um pouco de água e umas poucas bolachas [...] e a um companheiro de bordo que havia morrido e que eles comeram em um intervalo de oito dias”.

A fragata *Constellation*, da Marinha dos Estados Unidos, estava ancorada em Valparaíso, e o cônsul americano interino, Henry Hill, tomou providências para que Chase, Lawrence e Nickerson embarcassem no navio. Embora já tivesse passado uma semana desde seu salvamento, os sobreviventes ainda apresentavam uma imagem dolorosa. “A aparência deles [...] era de fato desoladora”, escreveu o comodoro Charles Goodwin Ridgely, comandante do *Constellation*; “os ossos salientes sob a pele, as pernas e os pés muito menores, e toda a superfície de seus corpos convertida em uma só chaga.” Ridgely pôs os três homens sob os cuidados do seu médico, o doutor Leonard Osborn, que supervisionou sua recuperação na

enfermaria da fragata, bem no fundo da parte dianteira do terceiro convés. Podia ser quente e abafado, mas, para aqueles três homens, que haviam passado 89 dias consecutivos a céu aberto, representava um conforto maravilhoso.

A tripulação do *Constellation* ficou tão profundamente comovida com os sofrimentos de Chase e seus homens que cada marinheiro doou um dólar para ajudá-los. Quando isso somou-se ao dinheiro coletado com os americanos e ingleses residentes em Valparaíso, os sobreviventes do *Essex* tiveram em mãos mais de quinhentos dólares para ajudar a custear a sua convalescência.

Mas os sofrimentos dos marinheiros ainda não haviam terminado. Conforme descobriram os participantes da experiência de inanção realizada em Minnesota, o período de recuperação era uma parte torturante de sua provação. Após três meses, os voluntários de Minnesota ainda não tinham voltado ao peso normal, embora alguns consumissem mais de 5 mil calorias por dia. Eles comiam até o estômago não suportar mais e, mesmo assim, sentiam fome. Muitos continuavam a comer entre as refeições. Só depois de seis meses de “uma ingestão de comida muito acima do normal”, eles recuperaram a forma que possuíam antes.

Os sobreviventes do *Essex* estavam em um estado muito pior do que os voluntários da experiência de Minnesota. Após três meses de maus-tratos, seus sistemas digestivos tiveram grande dificuldade para assimilar a ingestão de enormes quantidades de comida — um problema partilhado pelo capitão David Harrison, do navio *Peggy*, em 1765. Por ocasião do seu resgate, deram ao capitão Harrison sopa de galinha. Fazia 37 dias que seus intestinos não se movimentavam e, logo depois de tomar um pouco do caldo, ele foi atacado por uma cruciante dor abdominal. “Eu [...] por fim me aliviei”, escreveu Harrison, “com a descarga de um caroço duro, mais ou menos do tamanho de um ovo de galinha, e desfrutei uma tranqüilidade do corpo, a despeito de todos os meus distúrbios, tal como eu não havia conhecido, nem de longe, no decorrer das semanas precedentes.”

No dia seguinte à sua chegada a Valparaíso, Chase e seus homens receberam uma visita do governador, que ouvira rumores de que, em vez de sobreviventes de um naufrágio, o primeiro imediato e seus homens na verdade haveriam matado o capitão do *Essex* em meio a um motim sangrento. “Pois corria o boato”, escreveu Nickerson, “de que éramos traidores e assassinos.” O governador ficou tão convencido ao ouvir a história de Chase que permitiu ao naturais de Nantucket saírem livremente da cidade tão logo estivessem aptos a viajar.

Uma semana e meia depois, no dia 9 de março, o baleeiro *Hero*, de Nantucket, chegou a Valparaíso. Enquanto retalhavam uma baleia ao largo da ilha St. Mary, o navio fora atacado por piratas espanhóis. Os espanhóis aprisionaram o capitão e o camareiro na praia, em seguida trancaram o resto da tripulação no porão e

começaram a saquear o navio. Quando uma embarcação desconhecida surgiu na enseada, os piratas voltaram depressa para a praia, o que deu ao primeiro imediato Obed Starbuck a chance de arrombar a porta da cabine e retomar o controle do navio. Starbuck ordenou a seus homens que desfraldassem as velas e, embora os piratas, em sua perseguição, tenham chegado a poucos metros do baleeiro em fuga, os naturais de Nantucket conseguiram escapar a salvo.

Por mais dramático que fosse esse relato, o *Hero* trazia notícias ainda mais sensacionais. Com o imediato no posto do capitão, o *Hero* havia cruzado com três baleeiros que velejavam juntos, como um comboio informal — o *Dauphin*, o *Diana* e o *Dois Irmãos*. O capitão Zimri Coffin, do *Dauphin*, contou para Starbuck que trazia a bordo o capitão do *Essex* e mais um membro da tripulação. Pouco depois, Pollard e Ramsdell foram transferidos para o *Dois Irmãos*, que rumava para Valparaíso.

O navio chegou em 17 de março. Os cinco sobreviventes tinham se visto pela última vez na noite de 12 de janeiro, quando seus botes separaram-se em uma tempestade violenta a mais de 2 mil milhas, mar adentro. Desde aquele dia, haviam morrido dois tripulantes de Chase, quatro de Pollard e três de Joy (então, sob o comando de Hendricks), antes de desaparecer o bote do segundo imediato com os três homens restantes. Somente naturais de Nantucket haviam escapado vivos nas baleeiras de Pollard e de Chase.

Todos sofreram horrivelmente, mas foram Pollard e Ramsdell — encontrados agarrados aos ossos de seus companheiros mortos — que chegaram mais perto da completa desintegração psíquica. Da agonia que os dois viveram, a de Pollard talvez tenha sido a maior. Um ano e meio antes, sua tia confiara aos cuidados e à proteção do capitão o seu filho mais velho, Owen. Pollard não participara da execução do primo, mas comera sua carne, fazendo parte assim do que um historiador do canibalismo no mar denominou de tabu do “incesto gastronômico”.

Pollard deu mostras de uma extraordinária disposição física imediatamente após seu resgate, mas a necessidade premente de contar sua história quase o matou. Logo depois da primeira noite, ele sofreu uma recaída. Quando o capitão William Coffin, do baleeiro *Eagle*, de Nantucket, ofereceu aos sobreviventes o transporte para casa, Pollard foi considerado fraco demais para uma viagem em torno do cabo Horn. No dia 23 de março, Chase, Lawrence, Nickerson e Ramsdell despediram-se do capitão e partiram para Nantucket. Em maio, após dois meses de recuperação e de reflexão solitária, Pollard tomou a mesma direção, no baleeiro *Dois Irmãos*.

Nesse meio tempo, o comodoro Ridgely, comandante da fragata *Constellation*, havia providenciado o resgate de Chappel, Weeks e Wright da (segundo lhe haviam dito) ilha Ducie. Pouco tempo antes, havia chegado a Valparaíso o *Surry*, um navio

mercante da Austrália, a fim de apanhar uma carga de 15 mil alqueires de trigo. Seu capitão, Thomas Raine, concordou em parar em Ducie, em seu caminho de volta para Sidney, e recolher os três tripulantes do *Essex*, supondo, é claro, que ainda estivessem vivos.

O *Surry* deixou a América do Sul no dia 10 de março. O capitão Raine e sua tripulação chegaram à ilha Ducie menos de um mês depois, para encontrar o pequeno atol de coral desabitado. A praia estava tão atulhada de ninhos de aves que era impossível caminhar sem pisar nos ovos. Raine concluiu que ninguém visitava aquele colar de corais havia muito tempo.

Examinou seu guia de navegação e especulou se os oficiais do *Essex* não haveriam confundido com Ducie uma ilha situada a setenta milhas a oeste dali. Alguns dias depois, 9 de abril, a ilha Henderson surgiu à vista deles. Aproximaram-se pelo leste, em seguida começaram a seguir o litoral rumo ao norte. Ao dobrar um promontório rochoso, acharam uma “ampla baía” a oeste. Raine ordenou que um de seus homens disparasse uma arma.

Naquele instante, Chappel, Weeks e Wright haviam acabado de sentar-se para comer um rabo-de-palha. Afora sementes e mariscos, o único alimento disponível em Henderson eram pássaros e ovos. Os siris haviam desaparecido. Poucos meses antes, os homens tinham conseguido capturar cinco tartarugas marinhas verdes, mas, quando terminaram de comer a primeira delas, a carne das outras quatro estava estragada. Nos últimos quatro meses, os rabos-de-palha revelaram-se aves extremamente difíceis de se encontrar; portanto o pássaro que os três marinheiros tinham agora nas mãos representava, para eles, um farto banquete. Mas a comida não era a sua preocupação mais séria. A água ainda era aquilo de que mais necessitavam.

Desde o dia em que seus companheiros de bordo haviam partido rumo à ilha de Páscoa, a nascente de água doce nunca mais aflorou acima da linha da maré. Na maré baixa, eles podiam ver a água doce subir borbulhando até a superfície do mar, vinda da pedra, mas, durante todo o resto do tempo de sua estada na ilha Henderson, a nascente sempre permaneceu encoberta pela água salgada.

Em desespero, Chappel, Weeks e Wright cavaram uma série de poços, mas não conseguiram encontrar água sob a terra. Quando chovia, eles recolhiam avidamente a água que se acumulava nas cavidades das pedras nos arredores. A desidratação fez inchar sua língua e rachar seus lábios. Depois de cinco dias seguidos sem água, eles, com relutância, chuparam o sangue de um rabo-de-palha, mas sentiram-se “muito transtornados” com isso. Em sua busca por água em fendas e grutas, descobriram os restos mortais dos oito náufragos não identificados, cujo destino temeram que, em breve, viesse a ser também o deles. Os esqueletos jaziam lado a lado, como se

aquelas pessoas tivessem resolvido deitar-se e, serenamente, morrer juntas. Para Chappel, que antes fora o mais audaz e o menos responsável dos tripulantes do *Essex*, aquela foi uma imagem que ajudou a mudar sua vida. Daquele dia em diante, ele se voltaria para Deus. “Descobri que a religião era não só útil”, escreveu ele mais tarde, “mas também absolutamente necessária para que eu fosse capaz de suportar aflições tão severas.”

Quando Chappel, Weeks e Wright, curvados em torno do seu banquete de rabo-de-palha, ouviram um estrondo distante, supuseram ser um trovão, mas um deles resolveu descer até a praia e dar uma espiada. Mais tarde, ele contaria o que aconteceu assim que avistou o navio. “O pobre infeliz”, registrou um dos tripulantes do *Surry*, “ficou tão dominado pelas emoções que aquela visão havia provocado em seu peito, que nem foi capaz de ir contar aos companheiros a feliz novidade.” Finalmente, porém, os outros dois também sentiram-se curiosos e vieram se juntar a ele, na praia.

Ondas altas quebravam na orla de coral que rodeava a ilha. Por várias vezes, a tripulação do *Surry* tentou levar um bote à terra, mas as condições se mostraram perigosas demais. Os três homens desesperados estavam parados de pé, na praia, cada vez mais temerosos de que seus salvadores resolvessem abandoná-los. Por fim, Chappel, o mais forte dos três e o único que sabia nadar, mergulhou no mar. Seus braços eram só pele e osso, mas, com a adrenalina disparando dentro dele, alcançou o lanchão e foi puxado para bordo.

A tripulação do *Surry* debateu então o que fazer. Talvez tivessem de voltar no dia seguinte para buscar os outros dois homens. Mas Chappel recusou-se a abandonar seus companheiros, ainda que só temporariamente. Com uma corda amarrada na cintura, ele mergulhou na água e nadou de volta, por cima do coral, até a praia. Um de cada vez, os três foram puxados para bordo do barco. Sofreram muitos cortes e contusões causados pelo recife, mas todos chegaram a salvo ao *Surry*.

O capitão Raine estimou que os três morreriam dentro de um mês, se tivessem ficado na ilha. Suas roupas não passavam de farrapos; os três tinham apenas um par de calças. De algum modo, um deles conseguira conservar a sua caderneta de marinheiro, na qual anotara o registro dos dias passados em Henderson. Contaram a Raine que o capitão Pollard deixara inúmeras cartas em uma caixa pregada a uma árvore e, no dia seguinte, Raine conseguiu chegar à terra e reaver as cartas.

Os únicos tripulantes do *Essex* cujo paradeiro ainda se desconhecia eram os três homens — Obed Hendricks, Joseph West e William Bond — do bote do segundo imediato, que se separou do de Pollard na noite de 29 de janeiro. Meses mais tarde, muito depois de o capitão Raine ter saído à procura da ilha Ducie, o atol situado a leste de Henderson, um outro navio foi dar ali. A tripulação descobriu uma baleeira

inundada na praia quebradiça e, dentro dela, quatro esqueletos. Em 1825, o capitão da Marinha britânica, Frederick William Beechey, que visitou as ilhas Ducie e Henderson, estabeleceu a ligação entre aquele bote sinistro cheio de ossos e a baleeira perdida do *Essex*. Se aquela era de fato a baleeira do segundo imediato e os esqueletos eram de Hendricks, West, Bond e talvez de Isaiah Sheppard, o último da tripulação a morrer antes de se perderem do bote de Pollard, então a embarcação tinha vagado à deriva por mais de mil milhas, vindo deter-se, por fim, a um dia de viagem do local de onde haviam partido, no dia 26 de dezembro de 1820.

Em 1820-21, enquanto os tripulantes dos botes do *Essex* esforçavam-se para navegar para o leste sob um sol de fazer bolhas na pele, seus parentes em Nantucket padeciam um dos invernos mais gelados da história da ilha. No dia em que as três baleeiras deixaram a ilha Henderson, Obed Macy, um historiador de Nantucket, registrou em seu diário que a enseada estava coberta por um “mingau de gelo”. No dia 7 de janeiro, a água da enseada congelou. O gelo estendia-se ao norte, rumo ao continente, até onde a vista alcançava. Os suprimentos de comida, e especialmente de lenha, já estavam perigosamente reduzidos. Um metro e oitenta de neve recobria as regiões remotas da ilha, tornando impossível que as ovelhas pastassem. Macy estimou que pelo menos metade do rebanho de Nantucket, de cerca de 9 mil ovelhas, morreria até a primavera.

No dia 13 de janeiro, seis homens de Martha’s Vineyard, que estavam ilhados em Nantucket e ansiosos para voltar para suas famílias, baixaram ao mar uma baleeira, no litoral sul, onde a rebentação das ondas mantivera aberto um corredor de água. O vento soprava moderado nesse dia e as pessoas estavam otimistas quanto ao êxito da viagem dos naturais de Vineyard de volta para sua terra. Não existe registro de que tenham conseguido ou não chegar a salvo. No dia 25 de janeiro, a temperatura caiu para doze graus abaixo de zero, a mais baixa já registrada na ilha. “Muita gente, sobretudo os velhos”, escreveu Macy, “mal conseguia se acomodar na cama.”

Acrescentaram-se mais quatro homens à vigília noturna da ilha. Com quase toda a população aglomerada em um amontoado de velhos prédios de madeira, e suas lareiras rugindo sem parar noite e dia, havia um grande risco do que Macy chamou de um “incêndio calamitoso”. Além desse perigo, naquele inverno havia uma quantidade extraordinariamente grande de espermacete estocada nos armazéns da cidade. Macy relatou que os comerciantes haviam tomado “todas as precauções necessárias para proteger [o óleo] de um incêndio”.

Por fim, no início de fevereiro, a temperatura subiu acima do nível de congelamento e começou a chover. “O gelo e a neve derretem depressa”, escreveu Macy, “o que parece animar e dar vida aos mais variados tipos de negócio. As

embarcações e os homens, confinados aqui durante algumas semanas, começam a se movimentar com certas esperanças de se libertarem da prisão. As pessoas que se sentem muito ansiosas para sair estão quebrando o gelo que impede a passagem do pacote de correio.” Na manhã do dia 4 de fevereiro, o pacote partiu de Nantucket com “a maior quantidade de correspondência que já havia saído daqui de uma só vez”. No dia 17 de fevereiro, um dia antes do resgate de Chase, várias embarcações mercantes chegaram com cargas de milho, arando, feno, carne de porco, de vaca, perus, cidra, peixe seco e maçãs. A crise havia terminado.

Os familiares dos tripulantes do *Essex* não tiveram motivo de preocupação durante o inverno e a primavera. As cartas enviadas da agência de correio das Galápagos, na ilha Charles, no mês de outubro anterior, só chegariam a Nantucket em fevereiro ou em março, na melhor das hipóteses. As cartas fariam de uma típica viagem de um baleeiro que chega à metade do seu percurso, com grandes esperanças de que uma temporada bem produtiva na Região ao Largo lhes permitiria voltar para a terra natal no verão de 1822.

O que as pessoas de Nantucket ignoravam era que, desde fevereiro, uma espécie de onda de horror vinha se propagando pelos baleeiros à medida que a história do *Essex* passava de um navio para o outro, gradualmente avançando em torno do cabo Horn e subindo pelo Atlântico, rumo a Nantucket. Na crista dessa onda, vinha o navio *Eagle*, com Chase, Lawrence, Nickerson e Ramsdell a bordo. Antes do *Eagle*, porém, chegou a Nantucket uma carta que contava o desastre.

A agência de correio da cidade ficava na rua Main e, assim que a carta chegou, foi lida ali mesmo diante de uma multidão que transbordava para a rua. O filho Frederick Sanford era um contemporâneo dos adolescentes de Nantucket que partiram no *Essex* e nunca mais esqueceria o que viu e ouviu naquele dia. A carta, recordou Sanford, contava os “seus sofrimentos nos botes, comendo-se uns aos outros, e alguns deles eram meus colegas de escola!”. Apesar da reputação de estoicismo quaker que Nantucket desfrutava, as pessoas aglomeradas no lado de fora da agência de correio não conseguiram esconder suas emoções. “Todo mundo ficou transtornado com a leitura [da carta]”, escreveu Sanford, “e [choravam] nas ruas.”

Conforme se veio a saber, a carta continha um relato incompleto do desastre. Pollard e Ramsdell tinham sido resgatados quase uma semana depois dos tripulantes do bote de Chase, mas o relato deles — transmitido de um baleeiro para o outro — foi o primeiro a chegar à sua ilha natal. A carta mencionava os três homens deixados na ilha, mas dava pouca esperança de que houvesse outros sobreviventes. Supunha-se que Pollard e Ramsdell eram os únicos naturais de Nantucket que tinham escapado vivos.

No dia 11 de junho, o *Eagle* chegou à barra de Nantucket. “Minha família recebera as notícias mais angustiantes sobre o nosso naufrágio”, escreveu Chase, “e já me dava por morto.” Mas ao lado de Ramsdell não vinha Pollard; em vez dele,

estavam ali três fantasmas — Owen Chase, Benjamin Lawrence e Thomas Nickerson. Lágrimas de dor logo foram substituídas por surpresa e, depois, por pranto de alegria. “Meu aparecimento inesperado”, recordou Chase, “recebeu as boas-vindas, junto com manifestações da mais profunda gratidão e reconhecimento para o Criador misericordioso, que me guiara através das trevas, das agruras e da morte, de volta para o seio de minha terra e de meus amigos.”

Chase descobriu que ele era pai de uma menina de catorze meses, Phebe Ann. Para a esposa de Chase, Peggy, foi uma visão extraordinária: o marido, que ela julgara morto, segurando a filhinha bochechuda, em seus braços ainda muito magros e cobertos de feridas.

A comunidade de Nantucket também ficou abalada. Obed Macy, o metucioso guardião dos registros históricos de Nantucket, preferiu não mencionar o desastre em seu diário. Embora no *New Bedford Mercury* reportagens sobre o *Essex* tenham vindo a público, o novo jornal de Nantucket, o *Inquirer*, nada publicou sobre o desastre naquele verão. Era como se os naturais de Nantucket se recusassem a manifestar alguma opinião sobre o assunto antes de poderem ouvir o relato do capitão do *Essex*, George Pollard Jr.

Eles tiveram de aguardar quase dois meses, até o dia 5 de agosto, quando Pollard voltou à ilha, a bordo do *Dois Irmãos*. O baleeiro foi avistado, em primeiro lugar, pelo vigia postado na torre da igreja congregacional. Enquanto a notícia se espalhava por becos, lojas de bebida, armazéns, fábricas de corda e chegavam até os embarcadouros, uma multidão se formava e começava a tomar o rumo do penhasco no litoral norte. De lá, podiam ver o navio negro, maltratado pelo mar, pesado de tanto óleo, com as velas enroladas, ancorado na barra de Nantucket. Com 222 toneladas, o *Dois Irmãos* era ainda menor do que o *Essex* e, depois de ter descarregado uma parte do seu óleo, ele cruzou a barra na maré alta e seguiu na direção da entrada do ancoradouro. A multidão afluíu de volta à região do porto. Logo, mais de 1500 pessoas esperavam ansiosas nos embarcadouros.

A chegada de um baleeiro — de qualquer baleeiro — era o que um natural de Nantucket chamava de “um grande momento nas nossas vidas”. Era o modo pelo qual as pessoas recebiam notícias daqueles que amavam: filhos, maridos, pais, tios e amigos, cujo local de trabalho ficava no outro lado do planeta. Como ninguém sabia que tipo de notícia o baleeiro traria, os ilhéus que vinham saudar um navio costumavam ocultar sua ansiedade e aflição atrás de uma máscara de solenidade. “Sentimos uma singular mistura de alegria e dor nessas ocasiões”, confessou o mesmo natural de Nantucket. “Não sabemos se devemos sorrir ou chorar. Não importa o que aconteça, nossas emoções ficam muito reprimidas. Não nos atrevemos a expressá-las em voz alta, para que não ofendam o ouvido de alguém

para quem aquele navio seja o arauto do mal. Estamos preparados para ficar em silêncio. E no entanto, nesse momento, experimentamos um impulso irresistível para *manifestar* nossos sentimentos.”

E assim, quando Pollard pôs os pés no cais, cercado por mais de mil rostos familiares, houve um silêncio absoluto, de rebentar os nervos. Frederick Sanford, antigo colega de escola de Nickerson e Ramsdell, mais tarde descreveria aquela cena como “uma multidão emudecida pelo pasmus”. Quando Pollard começou a caminhar na direção da sua casa, as pessoas se afastaram para lhe dar passagem. Ninguém disse nem uma palavra.

Era geralmente aceito que o capitão de um baleeiro suportava uma responsabilidade muito mais pesada do que um capitão de navio mercante. Além de ter de conduzir seu navio em torno do cabo Horn e depois voltar também por ali, cabia a ele adestrar uma tripulação de homens inexperientes na arte perigosa de matar e tirar o óleo das baleias. E quando tudo estivesse feito e encerrado, cabia a ele responder perante os proprietários do navio, que esperavam receber nada menos do que um porão abarrotado de óleo. Não era muito de admirar, portanto, que um capitão de baleeiro ganhasse, em média, três vezes mais do que o comandante de um navio mercante.

A bordo do *Essex*, como imediato, George Pollard só conhecera o êxito; como capitão, apenas o desastre. Visto que os tripulantes de um baleeiro ganhavam uma parcela dos lucros no fim da viagem, Pollard, como todos os demais sobreviventes, nada tinha a mostrar após dois anos de agruras e padecimento.

O capitão Amasa Delano sabia como era voltar para casa depois de uma viagem fracassada. “Devo reconhecer que jamais vi minha terra natal com tão pouco prazer como no meu regresso após o término desastroso de minhas aventuras e esperanças”, escreveu Delano em um relato de 1817 sobre suas numerosas viagens ao Pacífico. “O litoral, para o qual eu teria pulado em êxtase, estava coberto de escuridão e de tristeza ante os meus olhos baixos e o meu espírito sofrido [...]. Minha observação estava atenta a todos os sintomas de desprezo e de falsa piedade que pudessem aparecer nos cumprimentos de meus conhecidos em terra.”

Pollard foi inevitavelmente submetido a uma longa entrevista pelos proprietários do *Essex*, Gideon Folger e Paul Macy, um processo penoso durante o qual seria difícil para um capitão em sua primeira viagem de comando não se mostrar na defensiva. “É verdade incontestável que um pobre homem fracassado mostra-se, muitas vezes, demasiado suscetível com relação a esse assunto”, escreveu Delano, “e imagina uma interpretação injusta e errônea para um comportamento que não é mercenário nem desumano.” Mas não era só aos donos do *Essex* que Pollard tinha de prestar contas. Havia também um membro da sua família — a mãe de Owen Coffin.

Nancy Bunker Coffin, de 43 anos, era tia de Pollard, irmã da sua mãe, Tamar, de 57 anos. O marido de Nancy vinha de uma das famílias mais antigas e orgulhosas de Nantucket, que fazia remontar suas raízes até Tristram Coffin, o patriarca dos primeiros colonos ingleses no século XVII. O sogro de Nancy, Hezekiah Coffin Sr., fora o capitão de um dos navios que tomaram parte da Revolta do Chá em Boston, em 1773. Hezekiah, segundo a lenda familiar, distinguira-se por ser o “primeiro a derramar o chá no porto de Boston”. A família possuía um retrato de Hezekiah em miniatura. Tinha olhos grandes, nariz pronunciado e um sorriso bondoso e levemente encabulado.

Embora seu filho, Hezekiah Jr., tenha sido um quaker desde o berço, foi expulso da igreja em 1799, quando se casou com Nancy Bunker, que não era quaker. Então, em 1812, quando Owen Coffin tinha dez anos, Hezekiah Jr. oficialmente “pediu perdão” e ele e Nancy tornaram-se membros da Assembléia Norte, na rua Broad.

Naquele dia de agosto de 1821, quando George Pollard chegou à porta de sua casa, a fidelidade de Nancy à sua crença sofreu o teste mais severo possível. “Ele trouxe à mãe a mensagem terrível, conforme era o desejo do filho”, escreveu Nickerson. Nancy Coffin não recebeu bem tudo aquilo. A idéia de que o homem a cujos cuidados ela havia confiado o seu filho de dezessete anos vivia em conseqüência da morte do seu garoto era demais para Nancy suportar. “Ela ficou quase louca com aquela idéia”, escreveu Nickerson, “e eu soube que nunca mais consegui tolerar a presença do capitão.”

O veredito da comunidade foi menos severo. Tirar a sorte para ver quem ia morrer era uma coisa aceita pela lei tácita do mar, e admissível em uma situação de sobrevivência. “Não se considerou que o capitão Pollard tivesse agido de forma imprópria naquela questão penosa”, escreveu Nickerson. Embora não se tratasse de tirar a sorte, um caso comparável de canibalismo de sobrevivência fez tremer a comunidade de Montevidéu, no Uruguai, em 1972. A provação teve início quando um avião que transportava um time de futebol local para Santiago, no Chile, espatifou-se nas montanhas nevadas dos Andes. Até seu resgate, dez semanas depois, os dezesseis sobreviventes sustentaram-se com os cadáveres congelados dos passageiros que morreram no desastre. Tal como ocorrera em Nantucket, mais de 150 anos antes, os residentes de Montevidéu não condenaram a conduta dos jovens. Pouco depois de seu regresso, o arcebispo católico de Montevidéu declarou que, como se tratava de uma questão de sobrevivência, os homens não tinham culpa, e acrescentou: “É sempre necessário comer o que estiver disponível, a despeito da repugnância que isso possa provocar”.

Não existem indícios de que os líderes religiosos de Nantucket tenham se sentido compelidos a manifestar-se em defesa dos sobreviventes do *Essex*. No entanto,

persiste o fato de que, por mais justificado que fosse, o canibalismo era e continua a ser aquilo que um estudioso definiu como “um empecilho cultural” — um ato tão perturbador que é inevitavelmente mais difícil de ser aceito pelo público em geral do que pelos sobreviventes que a ele recorreram.

De sua parte, Pollard não permitiu que o horror enfrentado na baleeira o derrotasse, e deu mostras de uma honestidade e de uma retidão com relação ao desastre que o acompanhariam pelo resto da vida. O capitão George Worth do navio *Dois Irmãos* ficou tão impressionado com a integridade do ex-capitão do *Essex* durante a viagem de dois meses e meio de volta de Valparaíso que recomendou Pollard como seu substituto. Pouco depois de seu regresso, Pollard recebeu o convite formal para comandar o *Dois Irmãos*.

Quando Pollard voltou para Nantucket, Owen Chase — que fizera um diário de suas agruras nos botes — havia começado a escrever um livro sobre o desastre. Ao que parece, ele também conseguiu uma cópia da carta redigida pelo capitão do *Diana*, Aaron Paddock, uma noite depois de ter ouvido o relato de Pollard, o que lhe fornecia informações sobre o que se passara nos outros dois botes, depois da separação, no dia 11 de janeiro. Mas Owen Chase era um baleeiro, e não um escritor. “Não parece haver nenhuma razão para supor que o próprio Chase tenha escrito a narrativa”, anotou Herman Melville em seu exemplar do livro de Chase. “O livro contém sinais óbvios de ter sido escrito por encomenda dele; porém, ao mesmo tempo, toda a sua atmosfera evidencia que foi cuidada e escrupulosamente redigido segundo o ditado de Chase acerca dos fatos.”

Chase fora criado com um menino que, em vez de embarcar rumo ao Pacífico, frequentara a faculdade em Harvard. William Coffin Jr., de 23 anos, era o filho mais velho de um bem-sucedido comerciante de óleo de baleia que também ocupara a função de chefe da agência do correio. Depois que se formou em Harvard, William Jr. estudou medicina por um breve período e em seguida, nas palavras de um amigo, saiu em busca de “outros objetivos mais afins ao seu amor entusiasmado pela literatura”. Anos depois, ele viria a ser o escritor anônimo que redigiu a elogiadíssima história de Nantucket de Obed Macy; há também indícios de que ajudou a escrever um relato sobre o célebre motim no navio *Globe*. Sua carreira literária em obras publicadas parece ter começado, porém, com a narrativa do desastre do *Essex*.

Coffin era a pessoa ideal para trabalhar em parceria com Chase. De boa instrução e escritor de talento, Coffin dispunha também de um conhecimento minucioso tanto sobre Nantucket quanto sobre a atividade baleeira. Por ser da mesma idade de Chase, ele conseguiu estabelecer uma empatia com o jovem primeiro imediato, o que faz a narrativa soar, conforme assinalou Melville, “como se o próprio Owen a tivesse escrito”. Os dois juntos trabalharam de forma eficiente e rápida. No início do outono, o manuscrito estava pronto. A 22 de novembro, quase

exatamente um ano depois do naufrágio, o livro publicado chegou às lojas de Nantucket.

Em uma nota ao leitor, Chase declara que, havendo perdido tudo no naufrágio, viu-se na necessidade premente de ganhar dinheiro para sustentar sua jovem família. “A esperança de conseguir alguma remuneração”, escreveu Chase, “ao oferecer ao mundo um breve relato de meus sofrimentos constitui, portanto, o meu apelo à atenção do público.” Mas ele tinha também outros motivos. Escrever a narrativa dava-lhe a oportunidade de se representar — um jovem oficial que precisava de uma vaga em outro navio — da forma mais positiva possível.

O relato de Chase concentra-se, necessariamente, no que aconteceu em seu bote. Entretanto, a maioria das mortes — nove, em um total de onze — ocorreram nos outros dois botes, e a descrição que Chase apresenta dessas mortes limita-se a um breve sumário no final da sua narrativa. Seria difícil a qualquer um que só lesse o livro de Chase avaliar o alcance verdadeiro do desastre. Em especial, a circunstância de que cinco dos primeiros seis homens a morrer eram negros não é jamais comentada por Chase. Ao manter fora de cena vários dos aspectos problemáticos mais perturbadores, Chase converte a história do desastre do *Essex* em um conto pessoal de adversidade e triunfo.

É no seu relato sobre as decisões tomadas antes do início das agruras nas baleeiras que o primeiro imediato se mostra mais disposto a resguardar-se de críticas. Prefere não mencionar ter sido ele, junto com Matthew Joy, quem pressionou o capitão Pollard para prosseguir a viagem depois da carenagem na Corrente do Golfo, embora várias baleeiras tivessem sido perdidas. Chase também dá a entender que a decisão de velejar para a América do Sul já estava estabelecida de comum acordo desde o início, quando, segundo Nickerson, Pollard havia proposto inicialmente velejar para as Society Islands. Mais importante ainda, Chase toma o cuidado de esconder que ele teve a oportunidade de ferir a baleia com a lança, após o primeiro ataque — um fato que não seria revelado até a publicação do relato de Nickerson, 163 anos mais tarde.

Os companheiros sobreviventes de Chase, em especial o capitão Pollard, sem dúvida acharam que o seu lado da história não foi contado de forma justa no relato sobre o desastre redigido pelo primeiro imediato. (Herman Melville, mais tarde, registrou que Pollard havia sido movido a escrever, “ou fazer que alguém escrevesse em seu nome, a sua versão da história” — uma narrativa que não chegou a ser publicada.) Mas não foram só os companheiros de bordo de Chase que se sentiram diminuídos pela publicação da narrativa do *Essex*. Conforme Ralph Waldo Emerson notaria em uma visita à ilha em 1847, os naturais de Nantucket são “muito suscetíveis a tudo o que desonra a ilha, porque isso rebaixa o valor das ações e deixa a empresa mais pobre”. A última coisa que desejavam ver apresentada ante os olhos da nação e do mundo era o relato minucioso de como alguns de seus próprios

homens e rapazes viram-se forçados a recorrer ao canibalismo. A narrativa de Chase não põe panos quentes nessa questão: emprega dois pontos de exclamação ao enunciar a proposta inicial de comer o cadáver de Isaac Cole. Muitos acreditavam que, por mais aflitiva que fosse a situação de um homem, ele não deveria tentar enriquecer conferindo um aspecto sensacionalista aos sofrimentos de seus companheiros. De forma bastante significativa, a viagem seguinte de Chase não seria em um baleeiro de Nantucket. Naquele mês de dezembro, ele partiu para New Bedford, onde ocupou o cargo de primeiro imediato no navio *Florida*, um baleeiro sem um único natural de Nantucket na tripulação. Embora sua família continuasse na ilha, Chase não voltaria a viajar em um navio da sua terra natal durante onze anos.

George Pollard, no entanto, mereceu um supremo voto de confiança. No dia 26 de novembro de 1821, um pouco mais de três meses após voltar para Nantucket e apenas poucos dias depois da publicação da narrativa de Chase, ele embarcou para o Pacífico como capitão do *Dois Irmãos*. Mas talvez o aval mais extraordinário que Pollard recebeu tenha vindo de dois membros da sua tripulação. Pois Pollard não era o único homem do *Essex* a bordo do *Dois Irmãos*; dois outros tinham resolvido trabalhar de novo sob o seu comando. Um deles era Thomas Nickerson. O outro era Charles Ramsdell, o rapaz que passou 94 dias em uma baleeira com o capitão. Se houve alguém que conheceu de fato o capitão Pollard, esse alguém foi Charles Ramsdell.

14. Conseqüências

George Pollard assumiu seu segundo comando com um otimismo notável, levando em conta o que ocorrera na sua primeira experiência. No inverno de 1822, ele conduziu com êxito o *Dois Irmãos* em torno do cabo Horn, rumou para o norte, ao longo do litoral oeste da América do Sul, e reabasteceu o navio no porto peruano de Payta. Em meados de agosto, o *Dois Irmãos* encontrou-se em alto-mar com a escuna *Waterwitch*, da Marinha dos Estados Unidos. A bordo da *Waterwitch*, estava o aspirante de 24 anos chamado Charles Wilkes. Calhou de Wilkes ter concluído justamente no dia anterior a leitura da narrativa de Chase sobre o desastre do *Essex*. Wilkes perguntou ao capitão do *Dois Irmãos* se ele tinha algum parentesco com o famoso George Pollard de Nantucket. Pollard respondeu que sim, que era ele próprio. “Isso me deixou muito impressionado”, disse Wilkes, muitos anos depois.

Embora Wilkes tivesse lido o relato publicado, Pollard insistiu em contar a jovem aspirante sua versão da história. “Era de esperar que algum efeito de sua viagem anterior fosse visível no seu modo de conversar”, escreveu Wilkes, “mas não era assim. Ele se mostrou alegre e humilde em seu relato.” O aspirante considerou Pollard “um herói, que nem sequer julgava ter superado obstáculos que haveriam esmagado 99 homens em cem”.

Mas havia pelo menos um indício de que Pollard não saíra totalmente ileso daquela provação. Wilkes notou um detalhe incomum na cabine do capitão. Presa ao teto, havia uma grande rede, repleta de provisões — sobretudo batatas e legumes frescos. O capitão Pollard, o homem que quase morrera de fome apenas um ano antes, agora podia simplesmente erguer o braço acima da cabeça e pegar algo para comer. Wilkes perguntou a Pollard como, depois de tudo o que havia sofrido, ele tinha coragem de enfrentar o mar outra vez. “Ele me respondeu simplesmente”,

escreveu Wilkes, “que um antigo provérbio dizia que um raio jamais cai duas vezes no mesmo lugar.” Mas, no caso do capitão Pollard, caiu.

Em fevereiro de 1823, o *Dois Irmãos* e um outro baleeiro de Nantucket, o *Martha*, velejavam juntos para oeste, rumo a uma nova região propícia à caça da baleia. Nos poucos anos decorridos desde o início da viagem anterior de Pollard, muita coisa mudara na atividade baleeira no Pacífico. Pouco depois da descoberta da Região ao Largo em 1819, os baleeiros de Nantucket pararam pela primeira vez na ilha havaiana de Oahu. Nesse mesmo ano, Frederick Coffin, capitão do *Syren*, declarou haver descoberto a pródiga região do Japão. O Pacífico inteiro, e não só suas faixas oriental e ocidental, tornara-se um domínio dos baleeiros de Nantucket.

O *Dois Irmãos* e o *Martha* estavam a várias centenas de milhas a oeste das ilhas do Havai e rumavam para a região do Japão quando começou a ventar. Pollard ordenou a seus homens que recolhessem as velas. Chovia forte e, com as ondas altas, o *Dois Irmãos* revelou-se um navio difícil de pilotar. O *Martha* era um baleeiro mais veloz e, quando anoiteceu, o vigia do *Dois Irmãos* mal conseguia avistar o outro navio do topo do mastro principal.

Ambos velejavam mais ou menos na mesma latitude dos Escolhos da Fragata Francesa — um terrível labirinto de rochas e recifes de coral a noroeste das ilhas havaianas —, mas tanto Pollard quanto o capitão John Pease, do *Martha*, julgavam estar muito a oeste da zona de perigo. Desde sua viagem anterior, Pollard aprendera a determinar a longitude do seu navio a partir da observação lunar. No entanto, em virtude do céu encoberto, já haviam passado mais de dez dias desde a última lunar que pudera fazer, e assim ele era obrigado a calcular sua posição sem recorrer a observações astronômicas, usando a corda de barquilha e contando o tempo que ela levava para correr junto ao navio.

Ventava tão forte que as baleeiras foram retiradas dos turcos e amarradas no convés. Nessa noite, um dos oficiais observou que “a água ao lado do navio tinha um aspecto mais esbranquiçado do que o comum”. Thomas Nickerson estava prestes a descer para pegar um casaco quando notou que Pollard estava parado na borda do navio, olhando fixamente para baixo, para o mar, com uma expressão preocupada. Enquanto Nickerson se achava na parte inferior do convés, o navio colidiu com alguma coisa, “com um estrondo apavorante”, e ele foi lançado ao chão. Nickerson supôs que tivesse batido em outro navio. “Imaginem o meu espanto”, escreveu ele, “quando vi que estávamos cercados por vagalhões aparentemente da altura de montanhas, e nosso navio carenava sobre o costado e sacudia com tanta força que mal podíamos ficar de pé.” O navio estava sendo estraçalhado de encontro a um recife de corais. “O capitão Pollard parecia paralisado de assombro com a cena diante de seus olhos”, recordou Nickerson.

O primeiro imediato Eben Gardner ocupou o espaço deixado pelo capitão. Ordenou aos homens que começassem a cortar os masts na esperança de, assim,

salvar o navio. Compreendendo que as vergas provavelmente iriam desabar do outro lado e esmagar as baleeiras amarradas ao convés, Pollard por fim despertou. Ordenou que a tripulação largasse os machados e começasse a aprontar os botes. “Se os mastros do navio tivessem sido cortados naquela hora”, escreveu Nickerson, “eu provavelmente seria apenas um personagem dessa história, em vez de ser o seu narrador.”

Na hora em que os homens começaram a embarcar nos dois botes, Pollard recaiu no seu estado de desespero apático. “Sua faculdade de raciocinar se apagara”, recordou Nickerson, e o capitão parecia não querer abandonar o navio. As ondas ameaçavam despedaçar os botes contra o casco enquanto os homens suplicavam ao seu comandante que se salvasse. “O capitão Pollard, com relutância, entrou no bote.”

Nickerson, que aos dezessete anos fora promovido a arpoador, estava de pé junto ao leme da baleeira, quando uma onda enorme desabou dentro do bote e atirou-o ao mar. Um dos imediatos esticou a pá do remo de popa na sua direção. Nickerson se agarrou ao remo e foi puxado de volta para o bote.

As duas baleeiras separaram-se rapidamente na escuridão. “Nosso bote parecia estar cercado de vagalhões”, recordou Nickerson, “e fomos obrigados a remar entre essas ondas enormes a noite toda, pois não víamos outra saída.” Na manhã seguinte, avistaram um navio ancorado a sotavento de uma rocha de uns quinze metros de altura. Era o *Martha*, que por pouco escapara de se espatifar de encontro ao rochedo na noite anterior. Logo a tripulação dos dois botes foi resgatada e o *Martha* se pôs a caminho de Oahu.

Dois meses depois, no porto da ilha de Raiatea, uma das Society Islands, um missionário chamado George Bennet embarcou no brigue *Pearl*, dos Estados Unidos, com destino a Boston. Entre os passageiros, estava George Pollard. O capitão de 31 anos de idade havia mudado muito desde a sua conversa com Charles Wilkes, menos de um ano antes. Sua alegria de então desaparecera. Porém, ancorado na enseada de uma ilha que ele e seus homens, certa vez, se haviam recusado a procurar em razão de um equivocado temor de canibais, Pollard fez questão de contar a Bennet a história do *Essex*, em todos os seus detalhes mais sofridos. Dessa vez, quando chegou a hora de narrar a execução de Owen Coffin, ele sucumbiu. “Não consigo contar mais nada ao senhor”, gritou para Bennet, “minha cabeça fica atordoada ao recordar essas coisas; mal sei o que estou falando.”

Pollard terminou a conversa relatando como, pouco tempo antes, ele viera a perder seu segundo baleeiro em um escolho ao largo das ilhas havaianas. Em seguida, no que Bennet chamou de “um tom de desalento que quem ouviu jamais esquece”, Pollard confessou: “Agora, estou completamente arruinado. Ninguém jamais me confiará um baleeiro outra vez, pois tudo o que posso dizer é que sou um

homem *azarado*”.

Conforme Pollard previu, sua carreira nos baleeiros estava encerrada. A ilha que o apoiara com tanta presteza após o naufrágio do *Essex* agora voltava as costas para ele. Pollard convertera-se em um Jonas — um capitão golpeado duas vezes pelo destino, a quem ninguém tinha coragem de oferecer uma terceira oportunidade. Depois de voltar para a sua esposa, Mary, George Pollard fez uma única viagem em um navio mercante de Nova York. “No entanto, por não apreciar esse ramo”, escreveu Nickerson, “ele voltou para sua casa em Nantucket.” Tornou-se vigia noturno — um dos postos mais baixos na hierarquia social da ilha.

Um boato desconcertante começou a se espalhar pelas ruas da cidade, um boato que ainda era contado em Nantucket quase cem anos depois. Não fora Owen Coffin quem havia tirado o pedaço de papel mais curto no sorteio, afirmavam os boateiros, mas sim George Pollard. Só então o seu jovem primo, já perto de morrer e convencido de que não sobreviveria a mais uma noite, ofereceu-se e até insistiu em tomar o lugar do capitão. Se o boato era verdade, Pollard não era simplesmente azarado, mas sim covarde, e o destino vingara-se dele.

A palavra *pollard*, em inglês, tem dois sentidos. É um animal como um boi, um bode ou carneiro, mas que perdeu seus chifres. E é também um termo de jardinagem. Significa podar a fundo os ramos de uma árvore, de modo que ela venha a crescer mais espessa, com os brotos renovados. O infortúnio podou George Pollard, cortou os ramos de suas potencialidades, e no entanto, como que revigorado, ele criou para si uma vida feliz e fecunda em sua cidade natal.

George e Mary Pollard nunca tiveram filhos, mas pode-se dizer que chefiavam a maior família da Nantucket. Como vigia noturno da cidade, Pollard era responsável por controlar a obediência ao toque de recolher das nove horas, uma obrigação que o punha em contato com quase todos os jovens da ilha. Em vez de se tornar um homem amargo e soturno como era de esperar, ele ficou conhecido por seu jeito animado e até alegre. Joseph Warren Phinney fazia parte da família ampliada de Pollard. Quando seu pai e sua mãe morreram, Phinney veio para Nantucket para morar com os avós. A primeira esposa do seu pai fora a irmã de Mary Pollard e, numa fase posterior da vida, Phinney deixou escrito um relato sobre George Pollard.

“Era um homem baixo e gordo”, recordou Phinney, “jovial, que amava as coisas boas da vida.” Phinney recordou com carinho como Mary Pollard deitava o marido sobre a mesa da cozinha e tirava suas medidas para fazer um novo par de calças. Em lugar de um arpão, o ex-baleeiro vagava pelas ruas “com um comprido bordão de nogueira enfiado embaixo do braço, um bordão provido de um gancho de ferro na ponta”. O bordão não só lhe permitia ajustar os lampiões de óleo de baleia das ruas, mas também se mostrava útil para persuadir as crianças a ficar em casa

durante o toque de recolher. Pollard levava suas obrigações tão a sério que era conhecido, segundo Phinney, como “o tira” — um detetive que conhecia a vida nas ruas e estava familiarizado com os detalhes íntimos de uma ilha cuja população cresceria de 7 mil para 10 mil habitantes nas duas décadas seguintes.

Phinney, como qualquer habitante de Nantucket, conhecia a história do *Essex* e sempre ouvira falar do boato de como “o homem escolhido pela sorte tinha sido substituído por um rapaz muito jovem”. Para Phinney, e para qualquer um que conheceu Pollard, era impossível que “esse homem” fosse George Pollard. (Segundo a versão do boato ouvida por Phinney, o homem cujo lugar Owen Coffin tomou “tinha mulher e filhos pequenos” e, conforme todo mundo sabia, os Pollard não tinham filhos.)

Havia um outro boato sobre o capitão Pollard. Dizia que um forasteiro recém-chegado à ilha lhe perguntou, na maior inocência, se ele já ouvira falar de um homem chamado Owen Coffin. “Se ouvi falar dele?”, teria retrucado Pollard. “Ora, eu o *comi!*”

Os amigos de Pollard tampouco deram fé a essa história. Sabiam que ele era incapaz de zombar da memória dos homens que morreram nas baleeiras do *Essex*. Embora tenha conseguido superar os efeitos da tragédia, ele nunca deixou de honrar aqueles que perderam a vida. “Uma vez por ano”, recordou Phinney, “no aniversário do naufrágio do *Essex*, ele se trancava em seu quarto e jejuava.”

Como baleeiro, Owen Chase desfrutaria o sucesso que frustrou George Pollard. Sua vida pessoal, no entanto, se revelou menos feliz.

A primeira viagem de Chase após o naufrágio do *Essex*, como primeiro imediato a bordo do baleeiro *Florida*, de New Bedford, durou menos de dois anos e colheu 2 mil barris de óleo. Quando voltou para Nantucket em 1823, Chase encontrou uma segunda filha, Lydia, dando seus primeiros passos ao lado da sua irmã mais velha, Phebe Ann, agora com quase quatro anos. Chase preferiu ficar na ilha para acompanhar o nascimento do seu terceiro filho, um menino, que recebeu o nome de William Henry. A esposa de Owen, Peggy, não se recuperou do parto. Morreu menos de duas semanas depois. Owen era agora um viúvo de 27 anos com três filhos para criar.

No outono e no inverno de 1824-25, conheceu uma mulher com quem já tinha uma ligação especial. Nancy Slade Joy era a viúva de Matthew Joy, segundo imediato do *Essex*. Ela e Matthew estiveram casados por dois anos antes de o marido partir para o mar pela última vez. Em junho de 1825, nove meses depois da morte de Peggy Chase, a viúva e o viúvo casaram-se e Nancy tornou-se a madrastra dos três filhos de Owen. Duas semanas depois, Chase comprou do seu pai uma casa num bairro distante chamado Passeio do Capitão, na rua Orange. No início de agosto,

Chase embarcou para New Bedford, onde assumiu o seu primeiro comando de um navio, o *Winslow*. Tinha 28 anos, a mesma idade de Pollard ao se tornar capitão do *Essex*.

O *Winslow* era um baleeiro pequeno e comportava apenas quinze homens. No dia 20 de julho de 1827, após uma viagem de quase dois anos, ele voltou para New Bedford com 1440 barris de óleo. Chase regressou para Nantucket, pagou os quinhentos dólares da hipoteca da sua casa e retornou para New Bedford na segunda semana de agosto. É possível imaginar os sentimentos de Nancy Chase, que vivera em companhia do marido por menos de dois meses no verão de 1825, quando soube que Owen ia partir quase imediatamente em mais uma viagem a bordo do *Winslow*.

Pouco depois da sua partida, o *Winslow* foi atingido por uma terrível tempestade e voltou avariado para New Bedford, em outubro, para sofrer reparos. Os proprietários resolveram aproveitar a oportunidade para ampliar o navio para uma capacidade de 263 toneladas, o que permitiu a Chase passar nove meses em companhia da esposa e dos três filhos, em Nantucket. Ao partir de novo em julho de 1828, ele encheu em dois anos os porões do navio reformado e voltou para Nantucket no verão de 1830.

É tentador, naturalmente, interpretar a carreira de Chase posterior ao *Essex* como uma busca de vingança semelhante à história de Ahab. Existe, de fato, um minúsculo indício de que, ainda que Chase não fosse movido por um desejo de encontrar e matar a baleia que afundara o *Essex*, segundo outros baleeiros disseram era esse o caso.

Em 1834, dezessete anos antes da publicação de *Moby Dick*, o poeta e ensaísta Ralph Waldo Emerson viajou em uma carruagem ao lado de um marinheiro que falou sobre uma baleia (e aliás, uma baleia branca) famosa por estraçalhar baleeiras com suas mandíbulas. O marujo declarou que um baleeiro, de nome *Winslow* ou *Essex*, ele não tinha certeza, partira de New Bedford com o propósito específico de matar essa baleia e que a criatura havia sido, enfim, liquidada ao largo do litoral da América do Sul. Pode-se especular se Emerson não registrou aqui um relato deturpado de como Owen Chase, o novo capitão do *Winslow* e ex-primeiro imediato do *Essex*, alcançou o êxito na sua vingança contra a baleia que lhe causara tanta angústia e sofrimento.

Seja qual for o caso, o banimento profissional de Chase da ilha de Nantucket terminou após quase uma década, pouco depois de seu regresso da sua segunda viagem, com os porões abarrotados de óleo, como capitão do *Winslow*. Aos 33 anos de idade, foi-lhe oferecido o comando do que vinha a ser um dos maiores navios baleeiros de Nantucket. Até então, quase todos os navios da ilha eram construídos no continente, em lugares como Rochester e Hanover, Massachusetts. Mas a caça à baleia provocara um enorme surto de prosperidade na ilha. As margens de lucro, agora, eram altas o bastante para considerar-se economicamente viável a construção

de um baleeiro no estaleiro do Pontal Brant, em Nantucket, embora todo o material tivesse de ser transportado através do canal de Nantucket. Ao longo dos dois anos seguintes, o baleeiro *Charles Carroll*, de 376 toneladas, com o casco revestido de cobre, foi tomando forma sob o olhar experiente de Chase e, com um investimento de 625 dólares, coube a ele a quota de 1/32 das ações do navio.

A primeira viagem de Chase como capitão do *Charles Carroll* foi um sucesso financeiro. Após três anos e meio, ele voltou em março de 1836 com 2610 barris de óleo, quase duas vezes a carga obtida na sua primeira viagem como capitão do *Winslow*. Mas a viagem trouxe um custo pessoal muito elevado. Nove meses após seu marido ter deixado a ilha, Nancy Chase deu à luz um bebê, uma menina de nome Adeline. Poucas semanas depois, Nancy morreu. Para receber seu pai no cais, vieram Phebe Ann, com quase dezesseis anos, e Lydia, com treze; William Henry, com onze anos; e Adeline, com dois anos e meio — uma menina sem nenhuma lembrança da mãe e que nunca tinha visto o pai.

Antes de completar um mês em sua terra natal, Chase casou novamente. Eunice Chadwick contava só 27 anos e agora tinha quatro enteados para criar. No fim de agosto, após menos de cinco meses de casada, ela já tinha de se despedir do marido. Aquela seria a última viagem de Chase como capitão de um baleeiro. Estava com quarenta anos e, se tudo corresse bem, poderia aposentar-se depois disso e ficar na sua casa, na rua Orange.

Nessa ocasião, também estava no Pacífico um jovem cuja carreira de baleeiro apenas começava. Herman Melville empregou-se em um navio pela primeira vez em 1840, como marujo, a bordo do baleeiro *Acushnet*, de New Bedford. Durante um encontro de baleeiros no mar, em pleno Pacífico, ele veio a conhecer um jovem natural de Nantucket chamado William Henry Chase — o filho adolescente de Owen Chase. Melville já tinha ouvido histórias sobre o *Essex*, contadas por marinheiros a bordo do *Acushnet*, e interrogou cuidadosamente o rapaz acerca das experiências do pai. Na manhã seguinte, William sacou do seu baú um exemplar da narrativa de Owen sobre o *Essex* e emprestou-o a Melville. “A leitura dessa história maravilhosa, feita em alto-mar, sem nenhum sinal de terra à vista”, recordou Melville, “e em um local tão perto da latitude do naufrágio produziu em mim um efeito surpreendente.”

Em uma etapa posterior da viagem, durante um encontro com tripulantes de um outro baleeiro, Melville teve a oportunidade de ver de relance um capitão baleeiro de Nantucket, que disseram não ser outro senão o próprio Owen Chase. “Era um homem grande, forte e bem-disposto”, escreveria Melville, mais tarde, nas últimas páginas do seu exemplar da narrativa de Chase, “muito alto; ao que tudo indicava, tinha 45 anos ou pouco mais; um rosto bonito para um ianque, e com uma expressão de grande integridade e de uma coragem serena e discreta. Todo seu aspecto me causou uma impressão agradável. Era o caçador de baleias de fisionomia mais simpática que já vi.” Embora Melville pareça ter confundido algum

outro capitão com Chase, sua descrição é extraordinariamente semelhante a um retrato de Owen Chase que chegou até nós: um rosto confiante, quase arrogante — um homem completamente à vontade em face da responsabilidade do comando. Mas toda a segurança profissional de Chase não poderia prepará-lo para as notícias que chegariam no meio do percurso da sua última viagem.

Dezesseis meses depois que o seu marido partira a bordo do baleeiro *Charles Carroll*, Eunice Chase, a terceira esposa de Owen Chase, deu à luz um menino, Charles Frederick. Contaram a Herman Melville como Chase recebeu essa notícia e, inevitavelmente, o futuro autor de *Moby Dick* compararia a condição do ex-primeiro imediato do *Essex* à de George Pollard. “A funesta pertinácia do infortúnio que perseguiu o capitão Pollard em seu segundo naufrágio, desastroso e completo, veio da mesma forma no encalço do pobre Owen”, escreveu Melville, “embora um tanto retardatária ao surpreendê-lo pela segunda vez.” Contaram a Melville que Chase recebera cartas “acerca de alguma infidelidade da sua esposa [...]. Soubemos também que essas notícias calaram muito fundo no espírito de Chase e que ele se viu dominado pela mais negra melancolia”.

Poucos dias depois de seu regresso a Nantucket, no inverno de 1840, Chase pediu o divórcio. No dia 7 de julho, o divórcio foi concedido e Chase obteve a guarda legal de Charles Frederick. Dois meses depois, Chase casou-se pela quarta vez, com Susan Coffin Gwinn. Dos 21 anos precedentes, ele estivera em casa apenas cinco. Agora, Chase permaneceria em Nantucket pelo resto da vida.

Os demais sobreviventes do *Essex* também voltaram para o mar. Depois de serem enviados para Oahu, após o naufrágio do *Dois Irmãos*, Thomas Nickerson e Charles Ramsdell logo conseguiram vagas em outros baleeiros. Na década de 1840, Ramsdell foi capitão do navio *General Jackson*, que partiu do porto de Bristol, Rhode Island; ele se casou duas vezes e teve seis filhos. Nickerson, por fim, cansou-se da vida de baleeiro e tornou-se capitão da marinha mercante, transferindo-se para Brooklyn, Nova York, onde ele e a esposa, Margaret, viveram por vários anos. Não tiveram filhos.

Benjamin Lawrence foi capitão dos baleeiros *Dromo* e *Huron*, este último oriundo de Hudson, Nova York, terra do segundo imediato do *Essex*, Matthew Joy. Lawrence teve sete filhos, e um deles morreu no mar. No início da década de 1840, Lawrence, como Chase, afastou-se do ramo baleeiro e comprou uma fazendola em Siasconset, no extremo leste da ilha de Nantucket.

Bem menos se sabe sobre os três sobreviventes resgatados na ilha Henderson, que não eram de Nantucket. Os dois naturais de cabo Cod, Seth Weeks e William Wright, continuaram a carreira como tripulantes do *Surry*, percorrendo todo o Pacífico, até tomarem o caminho da Inglaterra e voltarem aos Estados Unidos.

Wright perdeu-se no mar, em um furacão, ao largo das Índias Ocidentais. Weeks, no fim, aposentou-se e foi morar em cabo Cod, onde viria a sobreviver a todos os demais naufragos do *Essex*.

O inglês Thomas Chappel voltou para Londres em junho de 1823. Lá, colaborou com um grupo religioso que tratou de extrair todas as lições espirituais possíveis da história do desastre do *Essex*. Nickerson, mais tarde, veio a saber da morte do inglês na ilha de Timor, empestada pela febre.

Embora as pessoas na cidade continuassem a comentar em voz baixa o caso do *Essex* ainda no século XX, esse não era um tema sobre o qual um natural de Nantucket estivesse disposto a conversar abertamente. Quando a filha de Benjamin Lawrence foi indagada acerca do desastre, retrucou: “Não falamos desse assunto em Nantucket”.

Não se tratava apenas da circunstância de os marinheiros terem recorrido ao canibalismo. Era também difícil para os naturais de Nantucket explicar por que os primeiros quatro homens a serem comidos foram afro-americanos. O que tornava isso um tópico particularmente embaraçoso em Nantucket era a reputação que a ilha desfrutava de ser um baluarte do abolicionismo — aquilo que o poeta John Greenleaf Whittier chamou de “um refúgio para os libertos”. Em vez do *Essex*, os quakers de Nantucket preferiam falar sobre como a crescente comunidade negra que se desenvolvia ao sul da cidade, conhecida como Nova Guiné, participava da prosperidade da economia baleeira.

Em 1830, o capitão Obed Starbuck e sua tripulação, quase toda formada por negros, voltaram, após uma viagem de apenas catorze meses e meio, com 2280 barris de óleo. Uma manchete no jornal *Nantucket Inquirer* anunciava: “Concluída a maior viagem de todos os tempos”. O entusiasmo foi tamanho que os marinheiros negros da tripulação desfilaram pela rua Main empunhando orgulhosamente seus arpões e suas lanças. Menos de dez anos mais tarde, um escravo fugido, que morava em New Bedford, foi convidado a discursar em um comício abolicionista na biblioteca Atheneum, da ilha. O seu nome afro-americano era Frederick Douglas e sua vinda para Nantucket assinalou a primeira vez em que ele falou diante de uma platéia. Esse era o legado que a hierarquia quaker de Nantucket queria que o mundo retivesse na memória, e não os acontecimentos perturbadores ligados ao *Essex*.

Por um tempo, pelo menos, as pessoas de fora da ilha pareciam haver esquecido a tragédia. Em 1824, Samuel Comstock liderou a tripulação do baleeiro *Globe*, de Nantucket, em um motim sangrento, e a atenção do público desviou-se do caso do *Essex*. Dez anos depois, no entanto, com a publicação de um artigo sobre o naufrágio na *North American Review*, o interesse voltou. No decorrer das duas décadas seguintes, numerosos relatos sobre o desastre do *Essex* vieram a público. Uma das

versões de maior influência estava incluída em um livro infantil popular, usado nas escolas, *O leitor eclético da quarta série*, de William H. McGuffey. Ficou difícil crescer nos Estados Unidos sem saber alguma coisa sobre a história do *Essex*.

Em 1834, Waldo Emerson anotou em seu diário a conversa com o marinheiro sobre a baleia branca e o *Essex*. Quando Emerson visitou Nantucket em 1847, conheceu o capitão Pollard e, em uma carta para a sua filha caçula em Concord, Massachusetts, descreveu o naufrágio do *Essex*. “Um grande cachalote foi visto nadando, a grande velocidade, na direção da embarcação; em poucos instantes, ele colidiu com o navio com uma força terrível, partindo algumas pranchas e abrindo uma fenda no casco; a seguir, ele se afastou um pouco e voltou ligeiro, a água toda branca com o seu movimento brutal, e atingiu o navio com um segundo golpe apavorante.”

Em 1837, Edgar Allan Poe utilizou os aspectos mais horripilantes do relato de Chase em seu *Relato de Arthur Gordon Pym*. Naufragos tiram a sorte, homens são comidos e um marujo morre entre convulsões medonhas. Décadas antes de o Grupo do Desfiladeiro Donner ficar ilhado pela nevasca no pé das montanhas de Sierra Nevada, o *Essex* forneceu ao público americano uma contundente história sobre canibalismo.

Mas caberia a Herman Melville fazer o uso mais duradouro da aventura do baleeiro. *Moby Dick* contém todas as mínimas referências ao ataque da baleia contra o *Essex*, mas é o clímax do romance que tem uma dívida maior com a narrativa de Chase. “Retaliação, vingança rápida, malignidade eterna estavam em toda a sua fisionomia”, escreve Melville sobre o ataque da baleia branca contra o *Pequod*. Com o impacto, a baleia, a exemplo do que Chase descreve em seu relato, mergulha abaixo do navio e avança ligeiro, “resvalando ao longo da sua quilha”. Porém, em vez de atacar pela segunda vez o navio que já começava a afundar, *Moby Dick* volta sua atenção para a baleeira do capitão Ahab.

Moby Dick revelou-se um fracasso tanto comercial quanto de crítica e, em 1852, um ano depois da sua publicação, Melville enfim visitou Nantucket. Viajou para a ilha em julho, com o seu sogro, Justice Lemuel Shaw, o mesmo juiz que concedera a Owen Chase o divórcio, havia doze anos. Como Emerson antes dele, não era Chase — então um capitão baleeiro aposentado que vivia da renda de seus investimentos — que Melville procurava, mas sim George Pollard, o humilde vigia noturno.

Melville parece ter ficado na Ocean House, na esquina das ruas Center e Broad, bem em frente, em uma diagonal, à casa onde George e Mary Pollard moravam havia décadas. Numa fase posterior da vida, Melville escreveu sobre o capitão do *Essex*: “Para os ilhéus, ele era um zé-ninguém — para mim, foi o homem mais impressionante, embora desprezioso, e até humilde, que já conheci”.

Nos anos seguintes, a vida profissional de Melville como romancista seguiria os mesmos passos que a carreira de baleeiro de Pollard. Sem leitores para seus livros, o

autor de *Moby Dick* viu-se obrigado a aceitar um emprego de inspetor da alfândega, no porto de Nova York. Embora tenha parado de escrever romances, continuou a compor poemas, em especial um longo e lúgubre poema chamado *Clarel*, no qual há um personagem inspirado em Pollard. Após duas viagens desastrosas, o ex-capitão torna-se “um patrulheiro noturno no cais/ que vigia as cargas até o amanhecer/ sejam lícitas ou ilegais”. Melville sentiu uma afinidade muito forte com o capitão do *Essex*, e sua descrição do velho marujo inspira-se tanto em si mesmo quanto no homem que ele conheceu nas ruas de Nantucket:

Nunca ele sorria;

Chame-o, que virá; sem rancor nem ranço

No espírito, mas conformado e manso:

Era paciente, a ninguém contrariava;

Às vezes em coisas secretas ele cismava.

Em 1835, quando Obed Macy publicou, com a ajuda de William Coffin Jr., a sua *História de Nantucket*, New Bedford havia superado em muito a ilha de Nantucket como principal porto baleeiro dos Estados Unidos. A barra de Nantucket — um transtorno insignificante nos primórdios da atividade baleeira no Pacífico — transformara-se em um sério obstáculo à prosperidade. Os baleeiros haviam se tornado tão grandes que não podiam mais atravessar a barra sem antes terem sido quase completamente descarregados por lanchões — um processo demorado e caro. Em 1842, Peter Folger Ewer projetou e construiu dois “camelos” de 40,5 metros — dois gigantescos flutuadores que formavam uma doca seca, capaz de transportar um baleeiro com sua carga completa através da barra. Contudo, permanecia a circunstância de que o ancoradouro profundo de New Bedford conferia ao porto local uma vantagem incontestável, assim como sua proximidade do novo sistema emergente de ferrovias, por meio do qual um número cada vez maior de negociantes embarcava o seu óleo para os locais de comercialização.

Mas os naturais de Nantucket também tinham uma parcela da culpa pela queda dramática que os negócios baleeiros sofreram na ilha, na década de 1840. Enquanto os baleeiros de New Bedford, New London e Sag Harbor descobriam novas regiões de caça da baleia no Pacífico Norte, os naturais de Nantucket persistiam teimosamente nas regiões já esgotadas, desde muito tempo, que lhes haviam servido tão bem nas décadas anteriores.

Havia também problemas em terra. O quakerismo, outrora a força orientadora do espírito e da cultura da comunidade, fraturou-se em diversas seitas rivais. Ao longo dos anos de 1830 e 1840, havia mais templos do que nunca na ilha, e no

entanto o número total de quakers em Nantucket minguava um pouco a cada ano. À medida que o rigor do quakerismo relaxava, os naturais de Nantucket tornavam-se desimpedidos para desfrutar a riqueza que, no passado, sentiam-se obrigados a esconder. A rua Main ficou margeada de elegantes palacetes de tijolos e enormes mansões feitas de ripas de madeira imbricadas, no estilo neogrego — monumentos à riqueza que os ilhéus haviam, nas palavras de Herman Melville, “arpoado e arrastado do fundo do mar para a terra”. Muito embora a produção anual de óleo viesse baixando continuamente desde vários anos, havia poucas razões visíveis para preocupação nas ruas de Nantucket no início do verão de 1846. Então, às onze horas de uma noite quente de julho, alguém gritou a palavra tão temida: “Fogo!”.

Tinha sido um dos verões mais secos já registrados. As construções de madeira estavam ressecadas como um pavio. Em poucos minutos, as chamas haviam passado de uma fábrica de chapéu da rua Main para uma construção vizinha. Nesse tempo, Nantucket não dispunha de um corpo de bombeiros municipal e confiava apenas em empresas privadas contra incêndios. Enquanto o fogo avançava pela rua Main com uma velocidade alarmante, os proprietários das casas começaram a oferecer dinheiro extra às empresas contra incêndios para protegerem suas residências. Em vez de trabalharem juntas, como uma equipe coordenada, as empresas dividiram-se em direções distintas, permitindo que as chamas se transformassem em uma conflagração generalizada.

A imensa onda ascendente de calor criou correntes de vento que disparavam pelas ruas estreitas, disseminando o fogo para todos os lados. Pedações de escombros em brasa voavam longe e iam pousar em casas que se acreditavam a salvo. Em um esforço para conter o incêndio, os bombeiros da cidade dinamitavam casas e as explosões aumentavam ainda mais a confusão da noite. A casa de Owen Chase na rua Orange estava afastada o bastante, ao sul, para poder escapar do incêndio, mas a de Pollard na rua Centre encontrava-se exatamente no caminho do fogo. Por milagre, as correntes de convexão, semelhantes a um tornado, voltaram o fogo para o leste, na direção do porto, antes que o incêndio atingisse a casa do vigia noturno. A residência de Pollard sobreviveu, embora todas as casas do lado leste da rua tenham sido destruídas.

Logo o fogo chegou à zona portuária. Os armazéns de óleo uivavam em meio à fumaça negra e em seguida explodiam em chamas. Quando as pipas se romperam, um rio de fogo líquido escorreu pelos desembarcadores e avançou pela enseada. Uma empresa contra incêndios instalou uma de suas bombas no baixio do ancoradouro e bombeava água do mar sobre os desembarcadores. Os homens se deram conta tardiamente de que uma língua rastejante de óleo os havia cercado com fogo. Sua única opção era submergir e nadar sob a água para salvar suas vidas. A bomba de madeira acabou destruída, mas todos os homens conseguiram pôr-se a salvo.

Na manhã seguinte, mais de um terço da cidade — e quase todo o bairro comercial — era um deserto carbonizado. Mas o que mais sofreu foi a zona portuária. O espermacete havia ardido com tanto furor que nem as cinzas restaram. O leviatã, diziam, tinha afinal alcançado sua vingança.

A cidade foi reerguida rapidamente, dessa vez sobretudo com tijolos. Os naturais de Nantucket tentaram tranquilizar-se com a certeza de que a repentina baixa nos negócios baleeiros era só temporária. Então, apenas dois depois, em 1848, veio a descoberta de ouro na Califórnia. Centenas de habitantes de Nantucket renderam-se à sedução da riqueza fácil no Oeste. Abandonando suas carreiras de baleeiros, os homens embarcavam como passageiros comuns com destino a San Francisco, espremidos nos mesmos navios em que antes perseguiam os poderosos cachalotes. O estreito de Golden Gate tornou-se o cemitério de inúmeros navios baleeiros de Nantucket, abandonados por seus tripulantes, para apodrecerem na lama da maré baixa.

Muito antes de Edwin Drake deparar com petróleo em Titusville, Pensilvânia, em 1859, o destino econômico de Nantucket já estava selado. No decorrer dos vinte anos seguintes, a população da ilha encolheria de 10 mil para 3 mil pessoas. “Nantucket tem agora um aspecto decadente como poucas cidades da Nova Inglaterra ostentam”, escreveu um visitante. “As casas erguem-se em um estilo de nobreza decaída — os habitantes têm uma fisionomia sonhadora, como se vivessem imersos em recordações do passado.” Embora a caça à baleia prosseguisse em New Bedford até a década de 20, a ilha cujo nome fora sinônimo de atividade baleeira deixou de ser um porto baleeiro ativo não mais de quarenta anos depois da partida do *Essex*. No dia 16 de novembro de 1869, o último navio baleeiro de Nantucket, o *Oak*, partiu do porto para não voltar mais.

A população de cachalotes demonstrou uma notável capacidade de recuperação, em face do que Melville chamou de “uma devastação impiedosa”. Estima-se que os naturais de Nantucket e seus irmãos ianques matadores de baleia ceifaram mais de 225 mil cachalotes entre 1804 e 1876. Em 1837, o melhor ano do século para se matar baleias, 6767 baleias foram mortas por baleeiros americanos. (Para se ter um termo de comparação um tanto perturbador, em 1964, o pico da moderna atividade baleeira, 29 255 baleias foram mortas.) Alguns pesquisadores crêem que na década de 1860 os baleeiros talvez houvessem reduzido a população de cachalotes em até 75 por cento; outros estimam que ela haja diminuído apenas entre oito e dezoito por cento. Qualquer que seja a cifra mais próxima da verdade, os cachalotes saíram-se melhor do que outros grandes cetáceos caçados pelo homem. Hoje, existe algo entre 1,5 milhão e 2 milhões de cachalotes, o que os torna a espécie mais abundante entre as grandes baleias do mundo.

Até 1845, os baleeiros estavam certos de que as reservas de cachalotes não corriam risco de diminuir. No entanto, comentavam como o comportamento das baleias havia mudado. “Elas, de fato, tornaram-se mais agressivas”, escreveu um observador, “ou, como dizem alguns baleeiros, ‘mais assustadas’ e, em consequência, mais difíceis de capturar.” Assim como a baleia que atacou o *Essex*, um número crescente de cachalotes passou a revidar o ataque.

Em 1835, a tripulação do baleeiro inglês *Pusie Hall* foi obrigada bater em retirada por causa do que denominaram “uma baleia lutadora”. Depois de afugentar quatro baleeiras, a baleia as perseguiu até o navio. Os marujos atiraram várias lanças contra a baleia “antes que ela fosse induzida a se afastar”. Em 1836, o *Lydia*, um baleeiro de Nantucket, foi abalroado e afundado por um cachalote, assim como o *Dois Gerais*, alguns anos depois. Em 1850, o *Pocahontas*, oriundo de Martha’s Vineyard, foi atingido por uma baleia, mas ainda conseguiu chegar a um porto para fazer reparos. Então, em 1851, ano em que *Moby Dick* foi publicado, um baleeiro foi atacado por um cachalote nas mesmas águas onde o *Essex* havia sido afundado 31 anos antes.

O *Ann Alexander*, um baleeiro de New Bedford, estava sob o comando de um dos mais excêntricos capitães do Pacífico, John DeBlois. Em uma carta para o proprietário do navio, DeBlois vangloriava-se de haver matado todas as baleias em que conseguira cravar o seu arpão. Mas, em agosto de 1851, um pouco ao sul do Equador e a cerca de quinhentas milhas a leste das Galápagos, o capitão DeBlois encontrou um oponente mais forte do que ele.

Era um grande cachalote macho, que DeBlois chamou de “nobre camarada!”. Dois botes foram baixados e a luta começou. Quase imediatamente, a baleia partiu no encaço do bote do imediato. “Em um piscar de olhos, [o bote] foi despedaçado, como se fosse de papel, pelas suas poderosas mandíbulas”, escreveu DeBlois. Depois de resgatar a tripulação do primeiro imediato, DeBlois recebeu o reforço do segundo imediato, que veio em outra baleeira. Dividiram os homens entre os dois botes e retomaram a caçada. Quase imediatamente, porém, a baleia atacou o bote do segundo imediato e o destruiu de uma só vez. DeBlois foi obrigado a parar a perseguição, recolher do mar os tripulantes e retornar para o *Ann Alexander*.

Nessa altura, recordou DeBlois, “o meu sangue esquentara e eu estava firmemente resolvido a pegar aquela baleia, a qualquer preço”. Quando se pôs de pé na popa do navio com uma lança na mão, o capitão disse ao timoneiro em que momento devia virar. A baleia, escreveu DeBlois, era uma “fera ladina”, e só lhes permitiu avançar um pouco, antes que o capitão estivesse em posição de atirar sua lança.

De repente, a baleia mergulhou, em seguida virou e ressurgiu na superfície a apenas alguns poucos metros da parte frontal do navio. DeBlois arremessou a lança,

mas era tarde demais. A maciça cabeça da baleia atingiu a proa do navio, lançando DeBlois ao chão. Convencido de que o *Ann Alexander* tinha sofrido um rombo, ele correu para baixo do tombadilho em busca de avarias, mas tudo estava em ordem.

DeBlois ordenou que seus homens baixassem outro bote. O imediato objetou, insistindo que aquilo seria suicídio. Como estava próximo de anoitecer, DeBlois, com relutância, resolveu esperar até de manhã. “Tão logo dei essas ordens”, recordou o capitão, “vi de relance o que me pareceu uma sombra no mar.” Era a baleia que arremetia através da água bem na direção do *Ann Alexander*. Ela atingiu o navio com um “golpe terrível”, escreveu DeBlois, “que fez a embarcação estremecer da proa à popa”.

Mesmo antes de descer para verificar as avarias, ele já podia ouvir a água jorrando para dentro do casco. O capitão correu até a sua cabine para apanhar os instrumentos de navegação de que os marinheiros precisariam nas baleiras. Enquanto os imediatos preparavam as duas baleiras restantes, DeBlois desceu uma vez mais, contudo a cabine estava tão inundada que foi obrigado a nadar para um lugar seguro. Quando voltou ao convés, as duas baleiras já tinham sido impelidas a remos para longe do navio. Ele saltou da amurada e nadou para o bote do imediato.

Quase no mesmo instante, seus homens, nas palavras de DeBlois, começaram a lhe dirigir críticas, dizendo: “Ah, capitão, o senhor expôs nossas vidas a um risco enorme!”.

“Homens”, retruquei, “em nome de Deus, não me condenem por causa disso! Vocês estavam tão ansiosos quanto eu para apanhar aquela baleia e eu não tinha a menor idéia de que algo assim pudesse acontecer.”

Na manhã seguinte, eles voltaram para os destroços. Tão logo DeBlois escalou pelo costado, viu “as marcas dos dentes [da baleia] no cobre [...]. O rombo tinha o mesmo tamanho que a cabeça da baleia”. Enquanto DeBlois serrava os mastros a fim de aprumar o navio, o sino não parava de badalar, sacudido pela oscilação ritmada do mar. “Nunca um som tão lúgubre havia chegado a meus ouvidos”, recordou o capitão. “Era como se o sino dobrasse por nossas mortes.”

O navio estava quase completamente submerso e as ondas quebravam sobre a cabeça do capitão. Enfim, o imediato veio ajudá-lo, e os dois juntos tentaram abrir um buraco no convés e localizar provisões e água doce. Ao meio-dia, cerca de metade dos 24 tripulantes tomara coragem para ir a bordo dos destroços e procurar comida. Vários homens tinham começado a murmurar que eles deveriam rumar imediatamente para as ilhas Marquesas, que ficavam a 2 mil milhas a oeste. DeBlois disse à tripulação que se reunisse na amurada do navio e ali lhes perguntou se “queriam que eu os orientasse”. A maioria fez que sim com a cabeça. Embora ele soubesse que não era isso o que os marinheiros queriam ouvir, explicou que não havia provisões suficientes para chegar às Marquesas. Em vez disso, os botes (que eram providos de bolina móvel) deveriam rumar para o norte, na direção do

Equador, onde poderiam ser avistados por algum navio em viagem para a Califórnia. Com relutância, os homens concordaram. Antes de partirem, DeBlois apanhou um prego e riscou uma mensagem no corrimão de popa do baleeiro: “Venham nos socorrer — nós, pobres desafortunados, partimos em dois botes para o norte, a favor do vento”.

O imediato tinha doze homens em seu bote, e o capitão, treze. Os tripulantes queriam ficar juntos, mas novamente DeBlois fez valer sua autoridade. “Não, disse eu, meu intuito é que um bote vá na frente, se ele conseguir velejar mais depressa, e que o outro siga no mesmo curso, de modo que se o primeiro bote for avistado e salvo, digamos, umas cem milhas adiante, seus salvadores poderão retroceder até o outro bote.”

“Nossa partida foi uma visão solene”, escreveu ele, “como este mundo nunca viu. Não tínhamos esperança alguma de nos vermos outra vez e os homens audazes que haviam enfrentado toda sorte de perigos sucumbiram e desataram a chorar como crianças.” O bote do imediato logo se adiantou. Não passou muito tempo e os homens de DeBlois “tornaram-se sófregos por comida”. Não haviam comido nada durante 24 horas. Mas o capitão achou que era cedo demais para começar a consumir a pouca comida de que dispunham. “Minha mente estava repleta de histórias de naufrágio que eu ouvira”, recordou ele, “em que homens esfomeados muitas vezes se viram coagidos a comer os cadáveres de seus companheiros de bordo.” Ele pensava, é claro, no *Essex* e em como alguns marujos foram obrigados a tirar a sorte. “Imagens desse tipo eram o bastante para deixar qualquer um louco”, escreveu ele, “quando a pessoa pressentia que a mesma provação estava mais adiante, em seu caminho.”

Ao entardecer, DeBlois levantou-se na popa da sua baleeira para uma observação final antes de a noite cair. Ao longe, à frente do bote do imediato, ele avistou a vela de um navio. “Tentei gritar ‘vela à vista!’”, recordou ele, “mas não consegui pronunciar nenhuma palavra.” Quando anoiteceu, toda a tripulação estava a salvo, a bordo do baleeiro *Nantucket*.

Cinco meses depois, a tripulação do navio *Rebecca Simms* conseguiu matar a baleia que afundou o *Ann Alexander*. Nessa altura, a baleia macho parecia “velha, cansada e doente”. Os lados do seu corpo estavam eriçados de arpões e lanças retorcidos; encontraram enormes lascas de madeira enterradas na sua cabeça. A baleia rendeu entre setenta e oitenta barris de óleo.

Quando Herman Melville teve notícia do naufrágio do *Ann Alexander*, não pôde deixar de se perguntar se seu romance, inspirado no *Essex*, não haveria conjurado misticamente o ressurgimento de uma baleia destruidora de navios. “Oh, deuses!”, escreveu ele para um amigo. “Que arauto é essa baleia do *Ann Alexander* [...]. Eu me pergunto se a minha arte maléfica não terá porventura ressuscitado esse monstro.”

Nantucket, outrora a capital baleeira do mundo, não era mais do que uma cidade fantasma na época em que os sobreviventes do desastre do *Essex* começaram a morrer. Charles Ramsdell foi o primeiro a falecer, entre os naturais de Nantucket, em 1866. Ao longo da vida, ele ficou conhecido por sua reticência a respeito do caso do *Essex* — em parte, poderia imaginar um ilhéu, por causa do seu papel de carrasco de Owen Coffin.

A velhice não foi clemente com Owen Chase. Suas lembranças dos sofrimentos que padeceu em um bote em mar aberto nunca o abandonaram e, em uma fase tardia da vida, ele começou a esconder comida no sótão da sua casa, na rua Orange. Em 1868, Chase foi considerado “demente”. As dores de cabeça que o importunavam desde o tempo daquela provação tornaram-se insuportáveis. Segurando com força a mão de um enfermeiro, ele soluçava: “Ah, minha cabeça, minha cabeça”. A morte veio pôr um ponto final ao sofrimento de Chase em 1869.

George Pollard partiu um ano depois do seu antigo primeiro imediato. O obituário teve o cuidado de assinalar que Pollard era conhecido na ilha por outras razões, além de ter sido o capitão do *Essex*. “Durante mais de quarenta anos, ele morou entre nós; e deixa em legado a memória de um homem bondoso e digno.”

Na década de 1870, Thomas Nickerson voltou para Nantucket e foi morar em uma casa na rua North Water, não muito longe de onde seus pais estavam sepultados, no cemitério de Old North. Em lugar de baleias, os habitantes de Nantucket andavam agora atrás de veranistas, e Nickerson adquiriu a reputação de um dos mais destacados donos de pousada da ilha. Um de seus hóspedes foi o escritor Leon Lewis, que, depois de ouvir Nickerson contar a história do *Essex*, propôs que os dois trabalhassem juntos na redação de um livro sobre o desastre.

Nickerson havia conversado com Charles Ramsdell sobre suas experiências na baleeira com Pollard; conversara também com Seth Weeks, em cabo Cod, sobre o tempo que ele havia passado na ilha Henderson. Em consequência, a narrativa de Nickerson fornece informações que não se encontram na narrativa de Chase. Inclui também detalhes importantes sobre a viagem, antes do ataque da baleia. Mas Nickerson, a exemplo de Chase, não se furrou a adaptar o relato aos seus próprios fins. Uma vez que não desejava ser lembrado como um canibal, alega que os homens do bote de Chase não comeram o cadáver de Isaac Cole. Em lugar disso, insiste ele, foi o estoque extra de bolachas resultante das mortes de Cole e Peterson que “nos permitiu subsistir até sermos libertados”. Nickerson também preferiu não contar como, no fim de toda a provação, ele de repente resolveu que havia chegado a sua hora de morrer.

Em abril de 1879, morreu Benjamin Lawrence, o último companheiro de Nickerson entre os sobreviventes que estavam no bote do primeiro imediato. Por

toda a vida, Lawrence guardou consigo o cordel que ele teceu enquanto estava na baleeira. A certa altura, esse objeto passou para as mãos de Alexander Starbuck, natural de Nantucket, que substituíra Obed Macy nas funções de historiador da ilha. Em 1914, Starbuck doou o cordel, enrolado com quatro voltas em um pequeno carretel, preso a uma moldura, para a Associação Histórica de Nantucket. No centro do círculo formado pelo cordel enrolado, havia uma inscrição: “Eles ficaram no bote 93 dias”.

Dezoito anos antes, em 1896, a Associação Histórica de Nantucket recebeu uma outra doação ligada ao *Essex*. Algum tempo depois do naufrágio do navio em 1820, um pequeno baú, de 25 x 35 cm, foi encontrado boiando nas proximidades dos destroços. Debruado com couro e tacheado nas bordas, pode ter sido usado pelo capitão George Pollard para guardar os documentos do navio. Foi recolhido pela tripulação de uma embarcação que passou por ali e depois vendido para John Taber, um baleeiro a caminho de Providence, Rhode Island. Em 1896, a filha de Taber, que se mudara para Garrettsville, Ohio, resolveu que o baú pertencia por direito a Nantucket e doou o artefato à associação histórica.

Foi tudo o que restou do baleeiro *Essex* — uma caixa surrada e um cordel esfarrapado.

Epílogo

Ossos

De manhã bem cedo, no dia 30 de dezembro de 1997, Edie Ray, coordenadora da Equipe Desencalhadora de Mamíferos Marinhos de Nantucket, recebeu um telefonema. Uma baleia tinha encalhado na praia no extremo leste da ilha, em Siasconset, ao largo de uma planície de areia conhecida como Codfish Park. Um esguicho bufava do alto da cabeça da baleia: ainda estava viva. Logo Ray estava em seu carro e seguia pela estrada de Milestone, uma espinha dorsal de asfalto, em linha reta, com onze quilômetros de extensão, que a liga a cidade de Nantucket à orla oriental da ilha. Fazia um frio ingrato, soprava uma ventania e o carro era atingido com estrondo pelas rajadas gélidas do vento.

Ray sabia que as ondas estavam bravias em Codfish Park. Na última década, as tempestades de inverno haviam erodido quase cinquenta metros daquela ponta da ilha. Vagalhões que cruzavam toda a extensão do oceano, desde Portugal, a 3 mil milhas a leste, vinham regularmente quebrar com estrondo sobre a praia e, em apenas seis anos, dezesseis casas foram deslocadas, derrubadas ou inundadas pelo mar. Dessa vez, porém, as ondas trouxeram alguma coisa consigo.

Ray logo avistou a baleia, um grande monstro branco, ao largo da extremidade norte do Codfish Park. Era um cachalote, um cetáceo quase nunca visto naquelas águas, encalhado em um banco de areia a uns 150 metros da praia. Sua cabeça em forma de cepo estava apontada para a praia e era esmurrada pelas ondas, enquanto a cauda abanava para a frente a cada batida. As ondas altas dificultavam a respiração do animal.

Mais tarde, ficaria esclarecido que, bem antes de a baleia vir dar à praia em Nantucket, ela havia fraturado várias costelas em uma colisão com um navio ou com outra baleia. Doente, fraco e desnortead, aquele macho adulto relativamente

pequeno, de catorze metros — metade do comprimento da baleia que afundou o *Essex* —, não tinha forças para se libertar dos vagalhões. Para Ray, era uma visão angustiante. Ela fora treinada para ajudar mamíferos encalhados, inclusive focas e narvais, e ela assim como seus companheiros de equipe estavam impotentes para ajudar aquela criatura gigantesca.

Começou a espalhar-se por toda a ilha a notícia de que um cachalote vivo tinha dado à praia em Codfish Park. À tarde, uma multidão reunira-se ali, apesar do clima gélido de inverno. Muitos espectadores inquietavam-se ao ver que nada estava sendo feito para ajudar a baleia. Em torno da boca e dos olhos, eram visíveis agora algumas lacerações, e o sangue nublava a água. Ray e outras pessoas explicavam que as ondas bravias e o tamanho da baleia não permitiam que se fizesse nada, exceto observar.

À tarde, vieram de Boston funcionários do Aquário da Nova Inglaterra, que contava com monitores a postos para cuidar de baleias encalhadas ao longo das 2500 milhas de litoral da região. Quando a maré subiu, a baleia conseguiu soltar-se do banco de areia, apenas para ser levada de volta para lá, pelas ondas. Toda vez que ela se soltava, a correnteza puxava a baleia para o sul, e a multidão, que muitas vezes a incentivava com aplausos, ia acompanhando a baleia pela praia. Pouco antes do pôr-do-sol, a baleia afinal escapou dos vagalhões e nadou para o mar aberto. Ray e vários membros do Aquário da Nova Inglaterra correram para o carro e seguiram para o Tom Never's Head, um costão mais ao sul, em cuja direção a baleia, pela última vez, foi vista nadar. Avistaram-na diversas vezes, mas, enfim, a perderam na luz fraca do entardecer.

Na manhã seguinte, 31 de dezembro, a baleia foi vista encalhada em Low Beach, entre Codfish Park e Tom Never's Head. O vento tinha amainado de modo que, agora, os membros da equipe de desencalhadores e os funcionários do aquário podiam aproximar-se da baleia, que ainda estava viva, mas muito fraca. Ao meio-dia, ela morreu.

Se isso houvesse acontecido no século XVIII ou XIX, bem depressa homens acorreriam em carroças puxadas por cavalos, carregadas de pás e facões. Retirariam a capa de gordura da carcaça, recolheriam o espermacete em pipas e extrairiam os dentes da mandíbula. Em seguida, transportariam as pipas e tonéis de gordura nas carroças de volta para a cidade e, a fim de extrair o resto de óleo, poriam tudo para ferver nas caldeiras junto aos embarcadouros. A carcaça boiará para longe, na maré alta.

Mas Ray e os demais membros da equipe de desencalhadores tinham outras intenções. O Museu Baleeiro de Nantucket, instalado em uma antiga fábrica de velas de espermacete, já possuía uma das maiores coleções de equipamentos de caça à baleia, de artesanato feito por marinheiros em conchas e ossos, e de artefatos variados provenientes dos Mares do Sul. Possuía até o esqueleto de uma baleia

rorqual que tinha dado à praia na década de 60. Acrescentar à coleção o esqueleto de um cachalote — a espécie em que se baseou toda a fama da ilha — representaria para o museu um atrativo extraordinário. Mais importante ainda, o esqueleto de um cachalote permitiria aos habitantes de Nantucket apreciar em primeira mão a pujança e a elegância da baleia, render homenagem à criatura que seus antepassados dedicaram-se de corpo e alma a matar.

No dia seguinte, ano-novo, havia centenas de curiosos na praia. Era um atmosfera de carnaval. Mães e pais punham os filhos ao lado da mandíbula sangrenta da baleia e tiravam retratos. Quase todo mundo queria tocar a criatura. Nos dias posteriores, as lojas que revelavam fotografias teriam um movimento que só conheciam no verão, pois os habitantes de Nantucket levavam para revelar rolos e mais rolos de fotos da baleia.

No dia 2 de janeiro, uma equipe de cientistas, muitos deles pertencentes ao Aquário da Nova Inglaterra, deram início a uma necropsia — mediram e fotografaram a carcaça, coletaram sangue e amostras dos tecidos que mais tarde ajudariam a determinar do que a baleia sofria. Logo ficou claro que a baleia estava se decompondo muito mais depressa do que o esperado, um sinal de como ela estava doente antes de morrer. Munidos de bisturis, fórceps e facas compridas, a equipe retirou amostras dos pulmões, dos três estômagos, do coração — que tinha o tamanho de uma bola de boliche —, do fígado, do baço e das orelhas, mais ou menos do tamanho de um punho humano, situadas na parte de trás da cabeça da baleia.

Enquanto um grupo trabalhava na parte central da carcaça, um funcionário do Aquário da Nova Inglaterra subiu para o topo da baleia. Com uma ferramenta japonesa de cabo longo, própria para cortar carne de baleia, ele abriu um talho experimental, de 1,80 metro, na cavidade intestinal, o que deflagrou uma explosão gasosa de sangue coagulado que o atirou longe da baleia e encharcou de sangue todos os demais. Durante os minutos que se seguiram, intestinos semelhantes a cordas continuaram a borbulhar para fora da incisão. Embora a baleia estivesse morta havia vários dias e a temperatura externa estivesse bem abaixo do nível de congelamento, o cadáver revestido por uma capa da gordura exalava vapor no ar frio de janeiro.

A necropsia encerrou-se às três horas da tarde. Viria então o trabalho de remover do esqueleto mais de quarenta toneladas de gordura, carne e vísceras em putrefação. Nessa altura, Jeremy Slavitz e Rich Morcom, dois funcionários da Associação Histórica de Nantucket, proprietária e administradora do museu baleeiro da ilha, já estavam intimamente envolvidos nos trabalhos com a baleia. Morcom perguntou ao seu chefe se poderia pegar emprestadas da coleção do museu algumas ferramentas antigas. Após uma rápida pesquisa, resolveu que uma faca de pesca, uma pá com lâmina de corte e uma pá de osso eram aquilo de que ele precisava. Em pouco

tempo, os artefatos, com suas lâminas turvas pelo tempo, estavam de novo afiados e polidos.

Embora os habitantes de Nantucket estivessem, agora, equipados de forma ideal, aquele era um trabalho massacrante, o que deu a todos uma noção da quantidade de trabalho bruto que a atividade baleeira no século XIX demandara. A capa de gordura não era apenas difícil de cortar, mesmo com ferramentas afiadíssimas, mas também extremamente pesada. Um simples naco de gordura de 120 centímetros quadrados, com 20 centímetros de espessura, podia pesar 180 quilos. O cheiro, Morcom e Slavitz concordaram, era indescritível. Seus olhos enchiam-se de água continuamente. Eles tinham ânsias de vômito enquanto trabalhavam. Toda noite, os dois deixavam suas roupas do lado de fora de suas casas e no fim, quando o trabalho terminou, jogaram-nas no lixo. Mesmo depois de banhos demorados, ainda podiam sentir o cheiro da carne putrefata. Certa manhã, a esposa de Morcom, ciente de que ele passara sua folga trabalhando do nascer do dia até o anoitecer, preparou para o marido um grande bife, mas só o cheiro de carne frita o deixou enjoado. Uma baleia, agora ele sabia disso muito bem, não é um peixe, mas sim um mamífero.

No dia 3 de janeiro, abriram um furo na cabeça bulbosa da baleia e o espermacete escorreu para fora. No início, era “cristalino como vodca”, recordou Morcom; depois, exposto ao ar, o fluido magicamente se congelava em uma substância turva, quase igual à cera. Em poucas horas, todos os tonéis disponíveis estavam cheios de espermacete, e ainda restavam centenas de litros. Um pescador da ilha calhou de estar com sua balsa inflável no bagageiro da sua caminhonete e a ofereceu como recipiente para o espermacete. Logo a balsa ficou cheia de óleo até a borda. No fim, colheram cerca de 380 litros de espermacete e ainda foram obrigados a abandonar à água uma quantidade estimada em 1100 litros.

No fim do dia seguinte, haviam retirado do esqueleto a maior parte da carne e da gordura, despejaram as vísceras em um buraco escavado na praia e depositaram os ossos temporariamente sob uma lona encerada. Um trabalho que em outros casos de baleias encalhadas havia tomado até três semanas, dessa vez foi concluído em apenas três dias.



Os ossos foram, posteriormente, enterrados em um poço, cuja boca foi mantida fechada. A mandíbula e seus dentes valiosos foram enterrados no quintal da casa de Morcom, mas só depois que a esposa e os filhos juraram manter segredo. A conselho de vários especialistas, os habitantes de Nantucket resolveram construir jaulas para guardar os ossos e deixá-los mergulhados na enseada, na primavera seguinte, na esperança de que carniceiros do mar viessem limpar os restos de carne. No dia seguinte ao Dia das Mães, Morcom, Slavitz e outros exumaram os ossos, que cheiravam tão mal, ou ainda pior, do que quando haviam sido enterrados, em janeiro. A equipe pôs os ossos dentro de jaulas, as quais, por sua vez, foram baixadas ao mar, na enseada, perto do Pontal Brant — águas relativamente calmas, onde toda sorte de carnívoros, desde caranguejos a peixes, podiam vir jantar sem serem perturbados. A não ser por algumas cracas, os ossos estavam totalmente limpos quando emergiram da enseada, seis meses depois.

Hoje, os ossos estão instalados em um abrigo projetado para guardar as peças da Associação Histórica de Nantucket. No centro de uma sala rodeada de curiosidades, como um trenó antigo e a primeira serra mecânica que chegou a Nantucket, estão as partes acinzentadas do esqueleto do cachalote: a fúrcula da mandíbula, os discos da espinha dorsal, as costelas volumosas e os ossos das nadadeiras, semelhantes a dedos. O maior de todos, o crânio — de mais de uma tonelada —, está do lado de fora, sobre um reboque para levar barcos.

Os ossos estão impregnados de óleo. O esqueleto de um cachalote instalado na Universidade de Harvard um século atrás até hoje destila óleo. Morcom, cujas atribuições profissionais como administrador dos bens do museu se ampliaram para cuidar do que se relacionasse às baleias, banha os ossos de Nantucket com amônia e água oxigenada, uma mistura que extrai o óleo. A Associação Histórica de Nantucket já concluiu os planos para construir um museu novo, cuja peça central

será o esqueleto do cachalote.

A ilha mudou imensamente nas últimas décadas. O que era, mais ou menos uma geração atrás, uma decrépita aldeia de pescadores com um passado famoso e uns poucos turistas nos meses de julho e agosto tornou-se uma próspera estação de veraneio. Após um século de abandono, o centro da cidade de Nantucket foi restaurado. Porém, em lugar de depósitos de velas, armazéns e barbearias, as casas agora abrigam galerias de arte, butikues de roupas de estilistas e lojas de camisetas, coisas que teriam horrorizado os bons e grisalhos quakers da era baleeira. Rejeitando a elegância da rua Main, calçada de paralelepípedos, a mais recente geração de milionários de Nantucket ergueu suas “casas de troféus” junto à praia. As pessoas ainda vão observar a paisagem do alto da torre da igreja congregacional, mas, em vez de esquadrinhar o horizonte à cata de baleeiros carregados de óleo, os turistas — que pagam dois dólares para suar nos 94 degraus até o campanário — avistam balsas de alta velocidade que trazem, de cabo Cod, carregamentos de turistas que vêm e voltam no mesmo dia.

No auge da sua influência, mais de 150 anos atrás, Nantucket ajudou a conduzir a nova nação rumo ao seu destino de uma potência mundial. “Ainda que os Estados Unidos anexe o México ao Texas e tire Cuba do Canadá”, escreveu Melville em *Moby Dick*, “que os ingleses se alastrem por toda a Índia e desfraldem ao sol sua bandeira fulgurante, dois terços deste globo terráqueo pertencem aos naturais de Nantucket.” Mas se os habitantes da ilha, no passado, aventuraram-se aos confins mais remotos do planeta, hoje parece que o mundo é que vem ao encontro de Nantucket. Não é a caça à baleia, está claro, que atrai os turistas à ilha, mas a glorificação romântica dos tempos dos baleeiros — o mesmo tipo de mito que locais de importância histórica em todo o território dos Estados Unidos aprenderam a preservar e manter vivo em benefício de sua economia. Contudo, apesar do circo (alguns chamariam de parque temático) que é a Nantucket moderna, a história do *Essex* é perturbadora demais, complexa demais, para adequar-se de forma cômoda a uma seção de um folheto de publicidade.

Ao contrário, digamos, de sir Ernest Shackleton e seus homens, que puseram a si mesmos em sérios apuros e depois tiveram a sorte de sobreviver em uma espécie de fantasia eduardiana, feita de camaradagem e heroísmo viris, o capitão Pollard e sua tripulação estavam simplesmente tentando ganhar a vida quando uma catástrofe caiu sobre eles, na forma de uma baleia de 26 metros. Depois disso, fizeram o melhor que puderam. Erros, inevitavelmente, foram cometidos. Embora os instintos do capitão Pollard fossem corretos, faltou-lhe um caráter forte para impor sua vontade aos seus dois jovens oficiais. Em vez de velejar para o Taiti rumo à salvação, partiram em uma viagem impossível, vagando pelo deserto de água do

Pacífico até que a maior parte deles tivesse morrido. Assim como o grupo do Desfiladeiro Donner, os homens do *Essex* podiam ter evitado o desastre, mas isso não reduz a extensão dos sofrimentos que os homens padeceram, nem a sua bravura e disciplina extraordinárias.

Alguns enalteceram os oficiais do *Essex* pela capacidade de orientar-se no mar, mas são suas habilidades náuticas e a competência para manter os pequenos botes em condições de navegar durante três meses, no mar aberto, que mais nos deixam admirados. O capitão Bligh e seus homens velejaram por uma distância quase igual, mas tinham o litoral da Austrália e uma cadeia de ilhas para seguir, além de ventos favoráveis. A viagem de Bligh durou 48 dias; os botes do *Essex* ficaram no mar por um tempo quase duas vezes maior.

Desde o início, os tripulantes oriundos de Nantucket trataram de dar uns aos outros o maior apoio possível, sem comprometer ostensivamente a segurança dos demais. Embora as rações pareçam ter sido distribuídas de forma equânime, tudo correu quase como se os naturais de Nantucket vivessem em uma bolha protetora, ao passo que os tripulantes de fora de ilha, primeiro os negros, depois os brancos, foram tombando à margem da estrada, até que os naturais de Nantucket, no caso da tripulação do bote de Pollard, não tiveram alternativa senão comer um dos seus. O desastre do *Essex* não é uma história de aventura. É uma tragédia, que constitui também uma das maiores histórias verídicas já contadas.

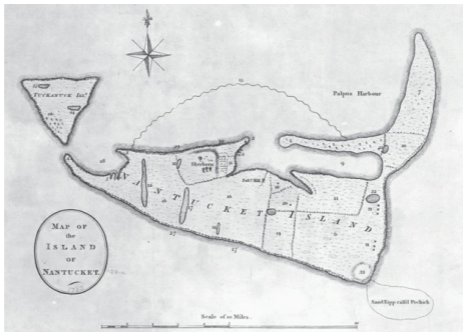
Ainda é possível encontrar na ruas de Nantucket vestígios do desastre e dos homens que sobreviveram. A casa de telhas vermelhas do capitão Pollard, na rua Centre, há muito tornou-se uma loja de presentes. No canto da casa, uma plaquinha informa: “Construída pelo capitão William Brock, em 1760. Posteriormente, pertenceu ao capitão George Pollard Júnior, do baleeiro *Essex*. Herman Melville conheceu o capitão Pollard, cuja história inspirou o romance *Moby Dick*”. Em uma época em que a maioria das construções históricas da ilha já foi reformada várias vezes, a casa de Owen Chase persiste como uma das últimas residências inalteradas na rua Orange, com seus arremates verde-escuros nas janelas e suas ripas de madeira manchadas de umidade evocando a lúgubre inquietude dos últimos dias do primeiro imediato. A pousada onde Thomas Nickerson entretinha seus hóspedes com histórias do *Essex* ainda existe na rua North Water — um dos vários prédios hoje ligados a algum grande hotel.

O Museu Baleeiro dedica uma pequena exposição à história do navio afundado por uma baleia. Há uma lista da tripulação da penúltima viagem do *Essex*, que inclui as assinaturas de George Pollard, Owen Chase, Obed Hendricks, Benjamin Lawrence e Thomas Chappel. Há o livro de registro de Obed Macy, no qual o comerciante e historiador anotou os detalhes financeiros relativos à venda do óleo

trazido pelo *Essex* em 1819. Por algum motivo, o baú encontrado boiando na água do Pacífico após o naufrágio não está exposto. O único objeto pessoal ligado à tragédia, em exposição ali na certa por ocupar muito pouco espaço no museu já atulhado, é o pequeno cordel tecido por Benjamin Lawrence.

Mas o que fala com mais veemência a respeito da tragédia do baleeiro *Essex* é o recém-adquirido esqueleto de cachalote, que segrega óleo, no abrigo da Associação Histórica de Nantucket. Aquilo a que Pollard e Ramsdell se aferravam com tanta fúria, mesmo depois de sua provação haver terminado, eram os ossos de seus companheiros mortos, ossos nutritivos e salvadores. E, hoje, os habitantes de Nantucket aferram-se igualmente a ossos, reminiscências palpáveis de um tempo em que a ilha se dedicava à atividade de transformar baleias em dinheiro.

Em *Moby Dick*, Ismael diz ter visto um esqueleto de cachalote armado em um bosque de palmeiras, em uma ilha do Pacífico. “Como é vão e tolo”, diz ele, “para um homem tímido e não viajado, tentar compreender com propriedade a prodigiosa baleia, meramente contemplando o seu esqueleto morto e amesquinhado [...]. Apenas no coração dos perigos mais agudos; apenas sob a pressão dos remoinhos de sua cauda raivosa; apenas no mar profundo e ilimitado, pode a baleia em sua plena integridade ser encontrada de forma autêntica e viva.” Porém, conforme os sobreviventes do *Essex* vieram a descobrir, depois que se chega ao fim e toda a esperança, paixão e força de vontade foram consumidas, os ossos podem ser tudo o que resta.



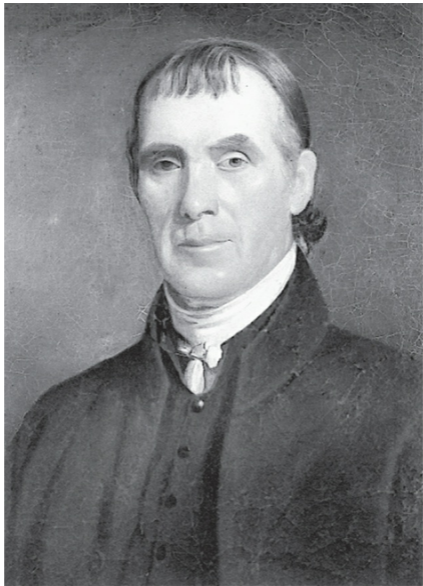
Este mapa de Nantucket, desenhado pelo xerife da cidade, foi publicado no livro *Letters from an American Farmer* (1782), de Hector St. John de Crèvecoeur. A forma um tanto fantasiosa da enseada principal de Nantucket sugere que a preocupação dos naturais de Nantucket com os cachalotes influenciava a imagem que tinham da sua própria ilha. (Seção de geografia e mapas da Biblioteca do Congresso, Washington, D.C.)



Nantucket no início do século XIX. A carroça de duas rodas no primeiro plano era conhecida pelo nome de caleche. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Uma representação do Essex — feita no fim do século XX —, quando a embarcação contornava o Pontal Grande, em Nantucket, em agosto de 1819. (Pintura de L. F. Tantillo, 1999.)



Obed Macy, o comerciante quaker cujo diário fornece um registro dos “fatos mais notáveis” da história da ilha. Foi Macy que procedeu ao pagamento dos tripulantes no final da penúltima viagem do Essex, em abril de 1819. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



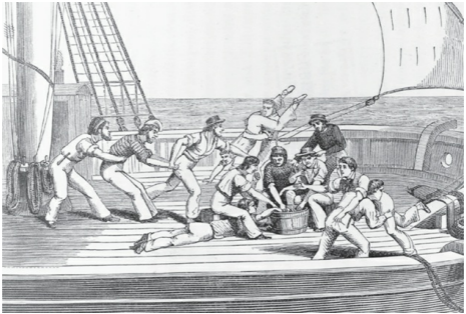
Uma cena da caça à baleia no Pacífico, 1834. A gravura é de William Huggins. (Museu Baleeiro Kendall, Sharon, Massachusetts.)

List of the Ship Essex

George Ballard Jr	Capt	Two Brothers
Ben Chace	skate	Nantucket
Robt Jones	No skate	do
Thomas Shappell		Duce's Island
John Hurd		Waste boat
Benjamin Lawrence		Nantucket saved
John Peterson		do
Ben Coffin		dead
Regilla Bray		do
Charles Rousewell		Nantucket saved
John Cole		dead
Wm Wright		Duce's Island
Samuel Pease		dead
Wm Bond		Waste boat
Richard Plason		dead
Isiah Shephard		dead
Henry De Wit		run away
Lauring Thomas		dead
Charles Hewiter		do
Joseph West		Waste boat
John Weeks		Duce's Island
This list of names was destroyed by a lobster man's fire boat		
Almost all the men perished in the boat but the ship sunk & most		
the men stayed 5		
See list of names of Ship Essex		

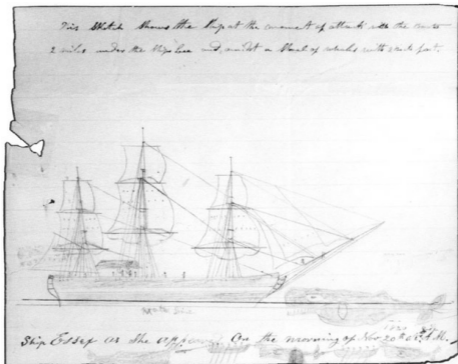
Uma lista dos tripulantes do Essex em sua última viagem, encontrada colada a uma página de um antigo livro de recortes, revelou pela primeira vez o nome do marinheiro negro que desertou na América do Sul (Henry Dewitt, anotado como "fugido").

(Foto de Terry Pommert, cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)

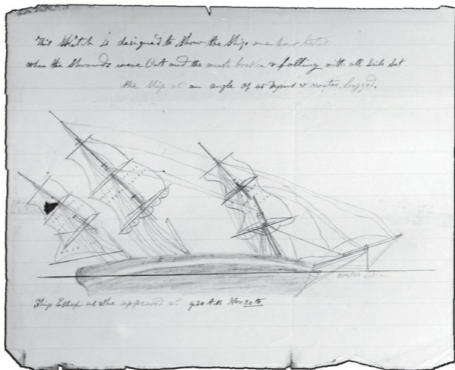


Esta imagem, extraída de Etchings of a Whaling Cruise (1846), de J. Ross Browne, mostra marinheiros famintos brigando por um pouco de refugo salgado, dentro de um “cabrito”.

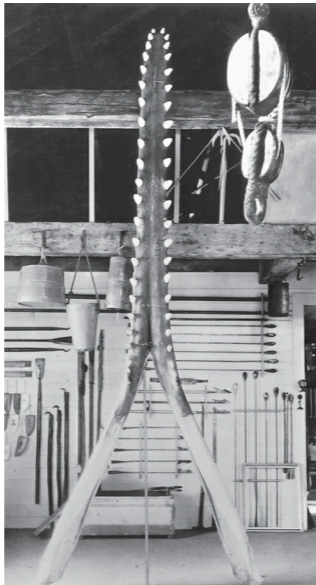
(Setor de Pesquisa Geral, Biblioteca Pública de Nova York, Fundações Astor, Lenox e Tilden.)



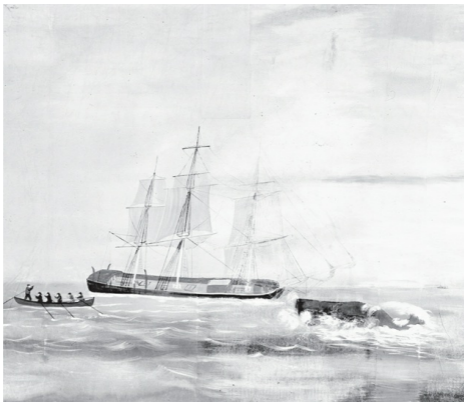
Desenho de Nickerson que representa o ataque da baleia contra o Essex. Chase e outros tripulantes são mostrados já começando a desamarrear a baleeira sobressalente do cavalete acima do tombadilho superior.



Depois que o Essex foi inundado e tombou “na ponta dos vau”, os marinheiros cortaram os ovéns e arrancaram um pedaço dos mastros, o que permitiu ao navio erguer-se de novo para uma inclinação de 45 graus. (Fotos de Terry Pommet. Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Esta mandíbula de cachalote, com cinco metros e meio, está no Museu Baleeiro de Nantucket e foi extraída de uma baleia que, pelos cálculos, media 25 metros de comprimento — ligeiramente menor do que aquela que atacou o Essex. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Esta ilustração do Panorama de Russel Purrington — uma série de pinturas destinadas a representar o funcionamento da caça à baleia — mostra o ataque da baleia contra o Essex. (Sociedade Histórica de Old Dartmouth — Museu Baleeiro de New Bedford.)



baculos in transfuerum duobus & se inuicem distantes digitis superimponunt. *Pinna & iraque* lioneam cratem comnarant: hanc sua linous *Baur* in nominant In *3^o li. Barbato*

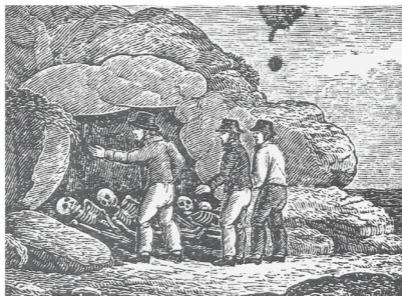
Relatos e imagens sensacionalistas sobre o canibalismo nativo, como esta, retirada de *Historia Americae* (1634), de Theodor de Bry, contribuíram para aumentar os temores dos baleeiros com respeito aos habitantes das ilhas dos Mares do Sul. (Com autorização da Biblioteca Britânica, G.6627, p. 179.)



Ilha Henderson, vista do que hoje é conhecido pelo nome de praia Noroeste. Os homens do Essex montaram um acampamento na praia Norte, imediatamente atrás do fotógrafo. Daqui, três botes partiram para a América do Sul, 4800 quilômetros a leste. (T. G. Benton, Universidade de Stirling, Inglaterra.)



A jangada do Medusa, de Théodore Géricault. Em 1816, uma jangada construída às pressas, com cerca de 150 passageiros do navio Medusa, foi abandonada pelo capitão e seus oficiais, que ocuparam os botes do navio. Uma luta rapidamente irrompeu na jangada e, após duas semanas, só quinze pessoas restavam vivas. A catástrofe representou uma lição prática sobre a necessidade de disciplina em uma situação de sobrevivência. (Museu do Louvre.)



Dois xilogravuras de um folheto que continha o relato de Thomas Chappel sobre o desastre do Essex e os meses que passou na ilha Henderson com os tripulantes Seth Weeks e William Wright. Acima: Quando o navio Surry chegou, em abril de 1821, para resgatar os três homens na ilha Henderson, as ondas da rebenção estavam altas demais para o lanchão do navio ir à terra. Aqui se vê Thomas Chappel nadando através das ondas, enquanto seus dois companheiros observam. Abaixo: Os homens descobrem uma caverna que continha os esqueletos de oito náufragos. (De An Account of the Loss of the Essex, de Thomas Chappel.)



A casa de Owen Chase na rua Orange, em Nantucket, onde o ex-primeiro imediato do Essex, em seus últimos tempos de vida, escondia comida no sótão. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Aquilo que hoje é conhecido pelo nome de Casa Springfield, antes de ganhar um telhado de mansarda, abrigava a pousada de Thomas Nickerson na rua North Water. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Owen Chase, um orgulhoso e bem-apessoado capitão baleeiro de Nantucket, no auge da carreira. (Cortesia da Coleção Tice-Woodward.)



Supõe-se também ser Owen Chase, algum tempo após o desastre do Essex. À medida que envelheceu, as dores de cabeça que o atormentaram desde a sua provação no mar tornaram-se insuportáveis. Em 1868, foi considerado demente. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Thomas Nickerson, muitos anos após sua viagem no Essex. Depois de mudar-se para o Brooklyn, Nova York, onde seguiu carreira na marinha mercante, Nickerson voltou para Nantucket na década de 1870 e passou a aposentadoria como proprietário de uma pousada. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Herman Melville. O futuro autor de Moby Dick leu o relato de Owen Chase sobre o desastre do Essex, quando era um jovem baleeiro no Pacífico. (Ateneu Berkshire, Pittsfield, Massachusetts.)



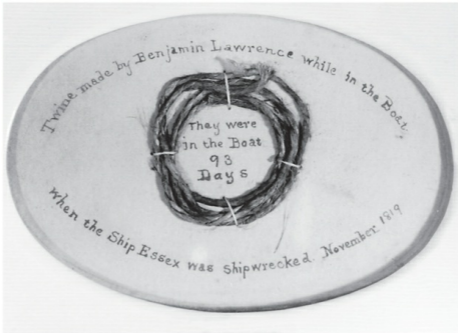
A casa de George Pollard, na rua Centre, Nantucket. Depois da perda de seu segundo baleeiro e de uma breve incursão na marinha mercante, Pollard se tornou vigia noturno. (Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



Em dezembro de 1997, um cachalote encalhou em Low Beach, Nantucket. Aqui, Rick Morcam usa uma faca de bordo, do Museu Baleeiro de Nantucket, para cortar uma tira da capa de gordura, enquanto uma corrente presa a uma escavadeira arranca a capa de gordura do corpo da baleia. (Foto de Jim Powers, Cortesia do Inquirer and Mirror de Nantucket.)



Este pequeno baú, supostamente do baleeiro Essex, foi encontrado boiando nas proximidades do naufrágio. Foi adquirido por John Taber, de Providence, Rhode Island. Em 1896, a filha de Taber doou o baú para a Associação Histórica de Nantucket. (Foto de Terry Pomett. Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)



O pedaço de cordel tecido por Benjamin Lawrence durante os três meses na baleeira do Essex. (Foto de Terry Pommett. Cortesia da Associação Histórica de Nantucket.)

Para qualquer um que deseje saber mais sobre o desastre do *Essex*, não existe fonte melhor do que o livro de Thomas Farel Heffernan: *Stove by a Whale: Owen Chase and the Essex*. Além do texto completo da narrativa feita por Chase, o livro de Heffernan inclui (com a importante exceção da narrativa de Nickerson) todos os relatos relevantes deixados pelos outros sobreviventes. Os capítulos analíticos de Heffernan — que abrangem considerações sobre o que sucedeu aos sobreviventes e como se disseminou a história do *Essex* — são modelos de rigor acadêmico e legibilidade. O livreto de Edouard Stackpole intitulado *The Loss of the Essex, Sunk by a Whale in Mid-Ocean* oferece um útil resumo de toda a provação, assim como seu capítulo sobre o desastre em *The Sea-Hunters*, um livro importante para qualquer um que queira saber mais sobre Nantucket e a caça à baleia. A introdução de Stackpole ao livro de Thomas Nickerson, *The Loss of the Ship Essex Sunk by a Whale*, publicado pela Associação Histórica de Nantucket (NHA) é também essencial. Uma nova edição da narrativa de Nickerson se acha disponível em um volume da editora Penguin. O romance de Henry Carlisle, *The Jonah Man*, contém uma abordagem fascinante do desastre do *Essex*. Se Carlisle toma liberdades de ficcionista com relação a certos fatos (Pollard, por exemplo, é retratado como filho de um fazendeiro, quando o pai de Chase é que era de fato um “roceiro”), seu relato fornece um quadro bem convincente tanto da provação no mar quanto da comunidade de Nantucket.

A coleção da NHA contém uma infinidade de documentos relativos ao *Essex*. Além do “livro de registros do porto”, de Obed Macy, no qual ele deixou registrado quanto óleo foi vendido após o regresso do navio em abril de 1819 e como o dinheiro foi repartido entre os proprietários e a tripulação, existem documentos que registram

em minúcias as provisões excedentes, vendidas em leilão naquele mesmo mês, juntamente com as despesas relativas aos reparos executados na América do Sul. A partir dos documentos da coleção de Edouard Stackpole da NHA, é possível reconstituir, em parte, a formação das tripulações do *Essex* anteriores à sua última viagem.

Gostaria também de chamar a atenção do leitor para as obras de dois baleeiros que se tornaram escritores e que têm sido subestimados. Por ter muitas vezes criticado os baleeiros quakers de Nantucket, William Comstock foi quase inteiramente ignorado pelos historiadores da ilha. Contudo, seus livros *A Voyage to the Pacific, Descriptive of the Customs, Usages, and Sufferings on Board of Nantucket Whale-Ships* e *Life of Samuel Comstock* (irmão de William e famigerado líder do sangrento motim no navio *Globe*) contêm alguns dos melhores textos existentes sobre a atividade baleeira no início do século XIX. William Hussey Macy foi um dos mais perspicazes e eloqüentes baleeiros que Nantucket gerou. Infelizmente, o livro de Macy, *There She Blows!*, foi esquecido, muito embora vários autores subseqüentes — e amplamente lidos — tenham se apoiado em informações extraídas dali. Produzido originalmente como um livro para crianças, a obra de Macy é muito mais do que isso, fornecendo um relato vívido e minucioso da integração de um menino tanto à cidade de Nantucket quanto à vida a bordo de um baleeiro.

PREFÁCIO — 23 DE FEVEREIRO DE 1821

Meu relato do salvamento da segunda baleeira do *Essex* baseia-se largamente da descrição fornecida no poema de 220 estrofes escrito por Charles Murphy, publicado em 1877 — um exemplar pode ser encontrado na NHA. Murphy era o terceiro imediato do *Dauphin* e conta como o bote foi avistado a sotavento antes de o *Dauphin* aproximar-se por barlavento para determinar a identidade da embarcação. O diário do comodoro Charles Goodwin Ridgely registra que os dois sobreviventes do *Essex* se achavam “em um estado miserabilíssimo, incapazes de se mexer, quando foram encontrados chupando os ossos de seus companheiros de infortúnio mortos, dos quais não queriam de maneira alguma se separar” (citado em Heffernan, p. 99). Para um relato sobre a descoberta do manuscrito de Thomas Nickerson, ver o prólogo de Edouard Stackpole na edição da narrativa publicada pela NHA em 1984 (p. 7) e também “The Sinking of the *Essex*”, de Bruce Chadwick, em *Sail*. Uma breve biografia de Leon Lewis se encontra no segundo volume de *The House of Beadle and Adams* (pp. 183-6), de Albert Johannsen. O poema de Charles Philbrick sobre o *Essex*, “A Travail Past”, está em *Nobody Laughs, Nobody Cries* (pp. 111-27).

I. NANTUCKET

Os comentários de Thomas Nickerson provêm de seu manuscrito original intitulado *The Loss of the Ship "Essex" Sunk by a Whale* (Coleção da NHA, 106, pasta 1). Em certos trechos, a pontuação e a ortografia foram adaptadas a fim de tornar a prosa de Nickerson mais acessível para um leitor moderno.

Segundo Walter Folger Jr., um dos sócios proprietários do *Essex*, havia no total 77 “navios e embarcações oriundos de Nantucket ligados à caça à baleia em 1819”, no Atlântico e no Pacífico, ao passo que em 1820 eram 75 navios considerando só o oceano Pacífico (Coleção da NHA, pasta 71). Em “A Journal of the most remarkable events commenced and kept by Obed Macy” (Coleção da NHA 96, diário 3, 13 de novembro de 1814-27 de abril de 1822), Macy (que atuou como um recenseador da cidade em agosto de 1820) registra que 7266 pessoas viviam na ilha.

Josiah Quincy compara Nantucket a Salem em 1801 (Crosby, p. 114). Joseph Sanson descreve em pormenor o aspecto da zona portuária de Nantucket em 1811 (Crosby, p. 140). Outra boa descrição dos embarcadores pode ser encontrada em *There She Blows!*, de William H. Macy (pp. 12-5, 19-21). *Voyage to the Pacific*, de William Comstock (pp. 6-7), descreve uma viagem no mesmo quadro histórico ocupado pelo *Essex*. O relato sobre os jovens rapazes de Nantucket na zona portuária está em Macy (p. 20).

Os detalhes sobre o *Essex* estão consignados em seu registro oficial de 1799, que descreve o navio como dotado de “dois tombadilhos e três mastros e com comprimento de 26,17 metros, largura de 7,60 metros, profundidade de 3,80 metros e capacidade de 238,72 toneladas; e que é um navio de popa reta, sem passadiço e sem carranca esculpida na proa” (em Heffernan, p. 10). Segundo uma lista de embarcações de Nantucket que navegaram em 1815, o *Essex* deixou a ilha no dia 13 de julho, com Daniel Russel no posto de comandante, George Pollard Jr. sendo segundo imediato e Owen Chase como membro da tripulação; o navio voltou no dia 27 de novembro de 1816 e partiu de novo a 8 de junho de 1817 (Coleção da NHA, 335, pasta 976). A lista completa da tripulação da viagem de 1817 se encontra na Coleção da NHA, 15, pasta 57.

No seu inestimável *Nantucket Scrap-Basket* (que deve muito ao livro *There She Blows!*, de William H. Macy), William F. Macy fornece a seguinte descrição de um passeio: “Uma plataforma suspensa no telhado de muitas casas antigas de Nantucket, de onde se observa o mar. *Nunca* se chamam ‘passeio da janela’, ‘passeio do capitão’ ou ‘passeio da baleia’, como se escreve hoje em dia [1916], mas *sempre* apenas ‘passeio’. Por favor, escritores e outros, tomem nota disto”. Obed Macy

menciona o cometa em seu diário do dia 7 de julho de 1819. O *New Bedford Mercury* fala sobre o cometa em suas edições de 9 e 23 de julho. Um dos sócios proprietários do *Essex* é citado em relação com o cometa em uma carta (com data de 16 de julho) de certo correspondente em Plymouth. “O sr. Walter Folger, de Nantucket, esteve aqui esta semana, convocado pela justiça como testemunha, e aqui deu prosseguimento às suas observações do cometa, que começaram em sua cidade natal. Trouxe com ele um sextante e um pequeno telescópio.” A serpente do mar é citada nas edições de 18 de junho e 6 de agosto do *Mercury*. Discorri acerca do sistema pelo qual os índios pagavam dívidas com trabalho servil em Nantucket em *Abram’s Eyes* (pp. 157-60). Ver também “The First Whalemens of Nantucket”, de Daniel Vicker, em *William and Mary Quarterly*.

Para um relato sobre a declaração de Burke acerca da caça à baleia nos Estados Unidos, ver o meu “‘Every Wave Is a Fortune’: The Island of Nantucket and the Making of an American Icon” em *New England Quarterly*. William Comstock começa a descrição da sua viagem em um baleeiro de Nantucket com uma aguda discussão sobre como as ilhas alimentam uma cultura peculiar: “Dizem que as ilhas são berçários de gênios, uma afirmação que seria esplendidamente fundamentada se pudéssemos provar que Grécia e Roma foram algum dia dois pequenos blocos de terra separados do continente, situados no meio do Mediterrâneo; e que a Alemanha é a ressurreição da Atlântida quintessencial. Estou deveras propenso a atribuir essa opinião ao patriotismo de nosso vizinho, John Bull, cuja ilha banhada pelo mar produziu coisas melhores do que todo o resto do mundo é capaz de oferecer; embora, talvez, a América possa se equiparar em estrondo e em brilho” (*Voyage to the Pacific*, p. 3). Ralph Waldo Emerson estava em Nantucket em 1847; ele também registra em seu diário “um forte sentimento nacional” na ilha (vol. X, p. 63).

Na sua *History*, Obed Macy fala acerca da profecia baleeira, do aparecimento de Ichabod Paddock (p. 45), da morte do primeiro cachalote por iniciativa de Hussey (p. 48) e da exibição de uma baleia morta na zona portuária de Nantucket em 1810 (p. 151). J. Hector St. John de Crèvecoeur descreveu Nantucket como um banco de areia fertilizado por óleo em *Letters from an American Farmer* (p. 142). Para um relato sobre a vinda do quakerismo para Nantucket, ver o meu *Away Off Shore* (pp. 78-87), e também *Quaker Nantucket*, de Robert Leach e Peter Gow (pp. 13-30). O poema de Peleg Folger é citado em *History*, de Obed Macy (pp. 279-81).

Welcome Greene foi o quaker que visitou Nantucket em 1821 e emitiu o comentário depreciativo sobre as condições das ruas, além de observar o uso de pranchas de popa de navios como cerca. Joseph Sansom escreveu sobre os nomes das ruas da cidade (Crosby, p. 142). A observação que Walter Folger faz, comparando a comunidade a uma família, está em Crosby (p. 97); os comentários de Obed Macy relativos à “consangüinidade” dos naturais de Nantucket está na sua *History* (p. 66). Para uma descrição mais minuciosa do centro da cidade de

Nantucket, ver o meu *Away Off Shore* (pp. 7-10); ver também *Rambling Through the Streets and Lanes of Nantucket*, de Edouard Stackpole. Segundo um artigo em *Nantucket Inquirer and Mirror* (14 de fevereiro de 1931), ao todo, moraram na rua Orange 134 capitães.

Em 1807, James Freeman notou que “não mais do que a metade dos homens e dois terços das mulheres que comparecem às assembléias dos Amigos são membros da sociedade” (Crosby, p. 132). Charles Murphy (o mesmo homem que estava no *Dauphin* quando o bote do *Essex* foi encontrado) redigiu o poema sobre os olhares dirigidos às mulheres durante uma assembléia quaker; o texto está no seu diário de uma viagem no navio *Maria*, 1832-36, em microfilme na NHA. No mesmo poema, Murphy fala de estar “passeando com moças nos morros do moinho”. O natural de Nantucket William Coffin, pai do homem que provavelmente foi o verdadeiro redator da narrativa de Owen Chase sobre o *Essex*, falou sobre como era raro ele se afastar da cidade em 1793 (Coleção da NHA, 150, pasta 78).

Walter Folger conta como as crianças de Nantucket aprendiam as expressões da língua wampanoag relativas à caça à baleia “assim que começam a falar” (Crosby, p. 97); a anedota sobre o menino que arpoou o gato doméstico está em *Scrap-Basket*, de William F. Macy (p. 23); sobre a sociedade secreta de mulheres de Nantucket, ver *Miriam Coffin*, de Joseph Hart, em que ele afirma: “A filha de um baleeiro perde *casta* e se degrada aos olhos de suas conhecidas se ela une seu destino a um homem que não seja do mar” (p. 251). Embora o poema que começa com “Morte ao que vive” tenha sido usado comumente desde muito tempo antes, aparece em uma seqüência de brindes erguidos em um banquete em comemoração à viagem do *Loper*, em 1830 (*Nantucket Inquirer*, 25 de setembro). As estatísticas relativas a viúvas e crianças sem pai estão em *Nation of Nantucket*, de Edward Byer (p. 257). As inscrições tumulares dos pais de Nickerson estão registradas na coleção da NHA, 115, caixa II. Toda informação genealógica relativa aos tripulantes do *Essex* naturais de Nantucket são oriundas da genealogia de Eliza Barney, recentemente computadorizada; informações sobre os Nickerson estão em *The Nickerson Family* (Associação da Família Nickerson, 1974).

Em suas *Letters from an American Farmer*, Crèvecoeur fala das “esposas excelentes” de Nantucket e da sua “incessante visitação” (p. 157), bem como do seu uso de ópio (p. 160) e dos efeitos do casamento (p. 158). Os comentários de Lucretia Mott relativos à socialização dos maridos e das esposas em Nantucket estão em *Valiant Friend*, de Margaret Hope Bacon (p. 17). O diário de Eliza Brock que contém a “Canção da moça de Nantucket” está na NHA; ela escreveu um diário durante uma viagem em um baleeiro com seu marido, de maio de 1853 até 1856. Examine a validade dos comentários de Crèvecoeur sobre o uso do ópio em “The Nantucket Sequence in Crèvecoeur *Letters from an American Farmer*”, em *New England Quarterly*. Para uma discussão sobre o “ele-está-em-casa” em Nantucket, ver “Mrs.

Coffin's Consolation”, de Thomas Congdon, em *Forbes FYI*.

Crèvecoeur registra: “Fiquei muito surpreso com o cheiro desagradável que me assaltou em muitas partes da cidade; é causado pelo óleo de baleia e é inevitável; o asseio característico dessa gente não é capaz nem de removê-lo nem de evitá-lo” (p. 111). O cheiro, ao que parece, emanava do óleo de uma baleia verdadeira, em contraste com o óleo de um cachalote; ver *The Yankee Whaler*, de Clifford Ashley (p. 56). Owen Chase, em sua narrativa sobre o desastre do *Essex*, alega que os costados do *Essex* foram inteiramente vistoriados antes de sua partida no verão de 1819. William H. Macy descreve como os navios eram revestidos de cobre no porto de Nantucket (p. 14). Sobre a vida útil de um navio baleeiro, ver *In Pursuit of Leviathan*, de Davis et al. (p. 240). Roger Hambidge, carpinteiro naval em Mystic Seaport, falou comigo sobre o fenômeno da doença do ferro em navios baleeiros e afirmou que a vida útil média de um baleeiro era de vinte anos, uma afirmação corroborada pela análise estatística em Davis et al. (p. 231). A preocupação de Obed Macy com as condições dos baleeiros está em uma anotação do seu diário de janeiro de 1822. Uma lista das embarcações de Nantucket e seus proprietários em 1820 indica que Gideon Folger e Filhos eram donos tanto do *Essex* quanto do *Aurora* (Coleção da NHA, 335, pasta 976).

William Comstock faz o comentário depreciativo sobre os quakers de Nantucket em *The Life of Samuel Comstock* (pp. 39-40), no qual ele também fala da tendência dos proprietários para fornecer provisões muito limitadas aos seus navios (p. 73). Davis et al. calculou o lucro que os agentes de navegação geralmente recebiam por seus investimentos em New Bedford (*In Pursuit of Leviathan*, p. 411); os proprietários navais de Nantucket no ano do auge da caça à baleia, 1819, sem dúvida auferiram um lucro semelhante, se não maior. A descrição dos tempos de vacas magras no continente se acha em *New Bedford Mercury* (4 de junho de 1819), que cita um artigo de *Baltimore Federal Republican*. As idas e vindas da frota baleeira de Nantucket podem ser acompanhadas na *History of Nantucket*, de Alexander Starbuck (pp. 428-33).

William H. Macy fala da “grande praça de Nantucket” (p. 15) e de como os rapazes ilhéus zombavam dos mãos-verdes (p. 21). William F. Macy define “*watch the pass*” (p. 140); também define “*foopaw*” (p. 126), “*rantum scoot*” (p. 134), “*manavelins*” (p. 131) e a expressão usada para designar alguém vesgo (p. 121). William Comstock fala do código contido no costume de desbastar pedaços de pau (*Voyage to the Pacific*, p. 68). Mais de cinquenta anos antes, Crèvecoeur assinalou a necessidade quase compulsiva dos habitantes de Nantucket de desbastar pedaços de madeira: “Eles nunca ficam ociosos. Mesmo quando vão ao mercado, que é (se me for permitido expressar-me assim) a cafeteria da cidade, quer para tratar de negócios, quer para conversar com amigos, levam sempre nas mãos um pedaço de cedro e, enquanto conversam, eles, por assim dizer, instintivamente mantêm as mãos

ocupadas em converter o pedaço de pau em algo útil, fazendo rolhas ou tampões para suas pipas de óleo, ou outros artefatos de alguma utilidade” (p. 156). Joseph Sansom conta como todo mundo na ilha usava expressões do mar (Crosby, p. 143). Uma amostra da pronúncia peculiar dos naturais de Nantucket está registrada em “Vocabulary of English Words, with the corresponding terms as used by the Whalemens”, em *The Life of Samuel Comstock* (p. 57).

O mão-verde Addison Pratt conta como foi examinado pelo proprietário do navio e pelo capitão (p. 12); William H. Macy expõe como os proprietários dos navios e os capitães avaliavam os homens pelos seus olhos e sua condição física (p. 19). William Comstock fala de mãos-verdes, cuja ignorância os levava a insistir em receber um quinhão expresso pelo número mais alto possível (*Voyage to the Pacific*, pp. 11-2). William H. Macy explica como os capitães de primeira viagem situavam-se na posição mais baixa da hierarquia na hora de arregimentar os tripulantes dos navios (p. 19).

Utilizei o quadro cronológico apresentado por Nickerson para calcular quando o *Essex* foi conduzido para o outro lado da barra de Nantucket. Pratt fornece uma descrição minuciosa de como era carregado um baleeiro em Nantucket, nessa época (p. 13). Segundo Richard Henry Dana, “a ração média, em navios mercantes, é de 2,7 quilos de pão por semana, três quartos de água e 670 gramas de carne bovina, ou 560 gramas de carne de porco por dia para cada homem” (*The Seaman’s Friend*, p. 135). William H. Macy afirma que um baleeiro estava sempre cheio, quer de provisões, quer de óleo (pp. 33-4).

É difícil determinar exatamente com quantas baleeiras o *Essex* era equipado originalmente, uma vez que Nickerson e Chase discordam quanto à questão. O navio possuía no mínimo dois botes sobressalentes; o fato de não ser raro que um navio dessa época tivesse três botes sobressalentes vem indicado por Comstock: “Dois botes sobressalentes, postos em uma armação suspensa, lançavam sua sombra no tombadilho superior, ao passo que um outro bote, preso em vergas que se projetavam sobre a popa, estava pronto para ser baixado ao mar a qualquer grito de alerta” (*Voyage to the Pacific*, p. 14).

Pratt descreve a viagem em um pacote de Boston para Nantucket (p. 11). Segundo James e Lois Horton, havia três comunidades afro-americanas em Boston nessa época: o setor “negro” de Beacon Hill, na Boston ocidental (onde o atual Museu de História Afro-Americana fica localizado); ao norte, na região hoje ocupada pelo Hospital Geral de Massachusetts; e perto dos embarcadouros de North End. Os Horton dizem que o bairro de North End “foi, no passado, o maior bairro negro da cidade”, mas estava perdendo terreno para outras regiões desde 1830 (pp. 4-5). Em *Two Years Before the Mast*, de Dana, há um cozinheiro negro cuja esposa mora no beco Robinson (entre as ruas Hanover e Unity), em North End (pp. 179-80). Para um exame resumido da relativa igualdade desfrutada pelos negros a bordo dos

navios, ver W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks* (pp. 1-6). James Freeman traça, em 1807, um retrato de como os negros substituíram os índios como força de trabalho na caça à baleia em Nantucket (Crosby, p. 135). Comstock fala do tratamento cruel que os afro-americanos recebiam, em *The Life of Samuel Comstock* (pp. 37-8). William H. Macy afirma que o pacote que levava mãos-verdes de Nova York para Nantucket era designado, em geral, como “o Negroiro” (pp. 9-17).

William F. Macy define a palavra *gam* como “uma visita e conversa social. Originalmente, o termo era aplicado para um grupo de baleias, e sua utilização pelos baleeiros é sem dúvida derivada dessa fonte. Um encontro de baleeiros no mar muitas vezes se prolongava e os capitães visitavam-se mutuamente durante todo o tempo em que os navios estavam juntos. Em certas circunstâncias, também era concedido às tripulações esse privilégio” (p. 126). No início da sua viagem, o narrador mão-verde do livro *There She Blows!*, de William H. Macy, sente “inundar-me por dentro aquele orgulho do meu lar flutuante, o orgulho que todo marujo sente por seu navio” (p. 36). Segundo Ashley, um colchão de marinheiro, estofado de palha de milho ou capim seco, era chamado de “desjejum de burro” (p. 54). No dia 16 de agosto (quatro dias depois de o *Essex* partir de Nantucket), Obed Macy registrou: “Os gafanhotos destruíram a maior parte das tulipas”; ele também menciona os gafanhotos em setembro. Informações relativas ao *Chili* provêm de Starbuck (p. 432).

2. CARENAGEM

A carta escrita pelos proprietários do *Essex* para o capitão Daniel Russell está na NHA. O casamento de George Pollard com Mary Riddell (17 de junho de 1819) está registrado nos Anais da Igreja Congregacional (hoje Unitária) do Sul de Nantucket, bem como os casamentos de Owen Chase (o primeiro imediato do *Essex*) com Peggy Gardner (no dia 28 de abril de 1819) e de Matthew Joy (segundo imediato) com Nancy Slade (17 de agosto de 1817). Curiosamente, o pastor recebeu dois dólares pelo casamento de Joy, 1,5 dólar pelo de Chase e 1,25 dólar pelo de Pollard.

Para uma exposição da divisão de tarefas entre os oficiais de um baleeiro ao levantar âncora, ver *Seam's Friend*, de Richard Henry Dana (pp. 139-40). As informações sobre a aparência do capitão George Pollard provêm de “Nantucket, Far Away and Long Ago”, de Joseph Warren Phinney, na sua *Historic Nantucket* (p. 29), com notas da sua neta Diana Taylor Brown, a quem sou grato por me fornecer uma cópia do manuscrito original de Phinney. A aparência de Owen Chase baseia-se em informações contidas na lista dos tripulantes do *Florida* (seu primeiro navio depois do *Essex*): “1,77 metro de altura, tez morena e cabelo castanho” (Heffernan, p. 120). No Arquivo de Nantucket dos Beneficiários de Títulos de Propriedade, livro 22

(p. 262), o pai de Owen Chase, Judah, vem designado como “lavrador”. Os comentários de Owen Chase relativos ao número de viagens necessário para tornar-se comandante provêm da sua narrativa, assim como todas as citações subseqüentes atribuídas a ele. Embora Chase afirmasse que bastavam duas viagens para qualificar um homem para o posto de capitão, os fatos sugerem que o número mínimo de viagens era em geral quatro (Stuart Frank, comunicação pessoal, 25 de outubro de 1999). Clifford Ashley, em *The Yankee Whaler*, descreve o uso do molinete em um baleeiro (pp. 49-50), assim como Falconer, no seu *Marine Dictionary*.

Reuben Delano, em *The Wanderings and Adventures of Reuben Delano*, fala das profundas alterações no comportamento dos oficiais depois que um baleeiro de Nantucket deixava a ilha (p. 14). William Comstock define o termo “cospe-fogo” em *The Life of Samuel Comstock* (p. 71); conta também como os naturais de Nantucket mantinham-se unidos a bordo de um baleeiro (p. 37). William H. Macy descreve a competição entre os oficiais quando se tratava de escolher os tripulantes das baleeiras (p. 39). Também especula que Noé talvez tenha sido o primeiro capitão a fazer um discurso para a sua tripulação (p. 40). Os comentários de Pratt sobre o fato de os negros serem relegados ao castelo de proa de um baleeiro de Nantucket está em *Journals* (pp. 14-5). Richard Henry Dana fala da sua preferência pelo castelo de proa em *Two Years Before the Mast* (p. 95). W. Jeffrey Bolster refere-se ao costume de “contar casos” e outras atividades no castelo de proa em *Black Jacks* (pp. 88-9).

William H. Macy descreve o método comum para curar o enjôo entre os naturais de Nantucket (p. 19). Meus agradecimentos a Don Russell, um descendente do capitão do *Essex* Daniel Russell, que me falou acerca de uma tradição familiar relativa a esse mesmo método de cura. Segundo Ashley, os vigias se postavam dentro de arcos de barris instalados nos mastros reais principal e de proa, acima dos vaus reais até a altura do peito (p. 49). Contudo, nesse período relativamente remoto da caça à baleia, não existem indícios de terem sido instalados aros de barril nos mastros dos baleeiros de Nantucket. Em *Voyage to the Pacific*, Comstock escreve: “O capitão fez dois vaus reais e os pôs no alto dos mastarés de joanete, um no da proa, outro no principal. Em cada um se postou um homem para avistar baleias, que era substituído de duas em duas horas. Um dos arpoadores era mantido constantemente no topo dos mastros, ao lado do vigia no vau real do mastaréu de joanete grande, de modo que, enquanto um vigiava, o outro, disfarçadamente, cochilava” (p. 20).

Minha discussão sobre as velas auxiliares e a carenagem baseia-se amplamente no inestimável *Seamanship in the Age of Sail*, de John Harland. Segundo Harland, o perigo de o botaló de uma vela auxiliar afundar na água aplicava-se até mesmo a uma vela auxiliar do mastaréu de joanete. O guia de navegação de 1819 escrito por Darcy Lever fornece uma descrição minuciosa e ilustrada de como recolher velas auxiliares (pp. 82-3); também contém uma seção intitulada “Um navio na ponta dos vaus” (pp. 96-7). O mapa que Benjamin Franklin fez da Corrente do Golfo

encontra-se em *Nantucket in Print*, de Everett Crosby (pp. 88-9). Segundo Harland, quando se recolhiam as velas, “a mais imponente e a mais complicada era recolhida primeiro, de preferência antes que batesse a ventania. As velas auxiliares (em especial do mastaréu de joanete e a inferior) [...] eram particularmente perigosas caso o navio fosse apanhado desprevenido” (p. 222). O provérbio naval relativo às tempestades de vento encontra-se em Harland (p. 221), bem como as demais fontes citadas.

Harland examina o que sucede quando um navio que aderna atinge o ponto do qual não pode mais voltar à posição normal. “Com ângulos maiores, o braço da adriça vai aumentando aceleradamente o ângulo de inclinação até cerca de 45 graus, depois do que ele decai e, ao atingir certo ângulo crítico, desaparece” (p. 43). Em seu dicionário náutico, Falconer fornece a seguinte definição de “na ponta dos vaus”: “Diz-se que um navio está na ponta dos vaus quando ele inclina demais para um dos lados, de sorte que seus vaus chegam perto de uma posição vertical; daí também quando uma pessoa se encontra deitada, diz-se que está na ponta das vergas”. Addison Pratt fala de uma carenagem ocorrida a largo de cabo Horn: “Fomos derrubados sobre a ponta dos vaus por uma forte tempestade de vento. Todos os homens foram convocados para recolher as velas, enquanto o convés [...] se punha quase na perpendicular e os embornais de sotavento ficavam debaixo da água até a altura do joelho. A única maneira de nos movermos para a proa ou para a popa era segurando sobre a amurada, o navio estava adernando acentuadamente e a noite ia ficando muito escura” (p. 17). Meus agradecimentos a Chuck Gieg, que partilhou comigo sua experiência pessoal de uma carenagem ocorrida no navio de treinamento Albatross, na década de 60 (base do filme *White Squall*). Harland discute os perigos de um navio velejar de ré (pp. 70 e 222).

3. PRIMEIRO SANGUE

O cônsul americano em Maio, ilhas de Cabo Verde, talvez tenha conhecido o segundo imediato do *Essex*. Tanto Ferdinand Gardner quanto Matthew Joy provinham de famílias de Nantucket que haviam se mudado para Hudson, Nova York, o local improvável onde naturais de Nantucket fundaram um porto baleeiro que começou a operar após a Revolução.

Minha descrição da caçada à baleia baseia-se em vários relatos, mas em especial nos fornecidos por William H. Macy, Clifford Ashley, Willits Ansel em *The Whaleboat*, e na notável quantidade de informações reunida no “Whaleboat Handbook”, usado pela equipe de demonstração de baleeiras de Mystic Seaport. Meus agradecimentos a Mary K. Bercaw por fazer chegar a mim um desses manuais. A descrição de como a aparição de uma baleia “entusiasmava” a

tripulação provém de *Whaling and Fishing*, de Charles Nordhoff (p. 100). Ansel fala dos diferentes papéis desempenhados pelos arpoadores (p. 26) e das velocidades relativas de uma baleeira e de um cachalote (pp. 16-7). Ashley conta como os tripulantes de uma baleeira empenhavam-se na “caça à baleia pela glória”: “Eles apostavam corrida, disputavam o primeiro lugar e, em caso de empate, quando os dois botes chegavam apertados junto ao flanco da baleia, contava-se que às vezes os tripulantes de um bote tentavam sabotar o outro bote; ou atiravam arpões de um bote para o outro, pondo ambos os botes em risco, bem como a vida de todos os participantes e, quando deixavam os outros para trás e partiam, cheios de júbilo, no encalço da baleia, acenavam com as mãos e faziam caretas para seus companheiros de menos sorte, embaraçados na água” (p. 110). Comstock reproduz a exortação do imediato à tripulação do seu bote em *Voyage to the Pacific* (pp. 23-4). Em “Behavior of the Sperm Whale”, Caldwell, Caldwell e Rice registram o comentário de um baleeiro segundo o qual o esguicho de uma baleia tinha um cheiro “fétido” e feria a pele de um homem (p. 699). Ansel reproduz o relato de Charles Beetle sobre um arpoador novato que desmaiou na hora de arpoar uma baleia (p. 21).

Segundo Clifford Ashley, que embarcou em uma viagem baleeira no início do século XX, cachalotes podiam arrastar as baleeiras em arrancadas de mais de quarenta quilômetros por hora. Ele acrescenta: “Particpei de corridas de barcos a motor que chegavam no máximo a setenta quilômetros por hora e achei que era um desempenho tímido, em comparação com a ‘corrida de trenó de Nantucket’” (p. 80).

Francis Olmstead descreve como se usava uma pá a fim de aleijar um cachalote em fuga (p. 22). A lança tinha uma corda presa à ponta, o que permitia ao imediato recuperá-la depois de cada arremesso (Ashley, p. 87). Caldwell et al. conta como baleias em agonia vomitavam “pedaços de lula do tamanho de baleeiras” (p. 700). A reação horrorizada de Enoch Cloud diante da morte de uma baleia ocorreu durante uma viagem na década de 1850 e se encontra em *Enoch's Voyage* (p. 53). Ansel conta como baleias mortas eram rebocadas para o navio com a cabeça voltada para a frente (p. 23).

Na sua *History*, Obed Macy fornece uma descrição passo a passo de como retalhar (inclusive de como cortar a cabeça) e ferver uma baleia (pp. 220-4). Segundo Clifford Ashley, os primeiros estágios do corte constituíam-se de “postas curtas no sentido longitudinal, de proa a popa, bordo afora, uma para a frente e outra para trás do passadiço” (*The Yankee Whaler*, p. 97). De que modo o convés de um baleeiro podia ficar oleoso vem indicado por Chales Nordhoff: “O óleo escorre de um lado até o outro, enquanto o navio oscila preguiçosamente sobre o mar e o modo de locomoção mais seguro é deslizar de um lugar para o outro sentado nas próprias calças” (p. 129); Nordhoff também descreve o fedor da fumaça das caldeiras. Davis et al. fala sobre o âmbar-gris (*In Pursuit of Leviathan*, pp. 29-30). Segundo Obed Macy, “o âmbar-gris é em geral descoberto sondando os intestinos com uma vara

comprida” (p. 224). Embora os baleeiros, dentro de algum tempo, viessem a ser os pioneiros na arte folclórica feita com conchas e ossos, entalhando desenhos em dentes de cachalotes, é muito improvável que a tripulação do *Essex* em 1819 guardasse os dentes de suas baleias (Stuart Frank, comunicação pessoal, julho de 1999). J. Ross Browne descreve o “aspecto mortífero” de um baleeiro à noite (p. 63). William H. Macy fornece a descrição de “roupas próprias para trabalhar nas caldeiras” (p. 80).

Richard Henry Dana conta como o moral de uma tripulação podia se deteriorar em *Two Years Before the Mast* (p. 94). Para uma discussão sobre as diferenças das refeições servidas para os que viajavam na cabine e os que iam no castelo de proa, ver *Saltwater Foodways*, de Sandra Oliver (pp. 97-9), que fornece informações relativas à ingestão média de calorias de um marinheiro no século XIX (p. 94). Moses Morrell foi o mão-verde que lamentou sua gradual inanição a bordo de um baleeiro de Nantucket; seu diário está na NHA. Se Pollard parece ter reagido de forma exagerada às queixas de seus homens acerca da comida, isso não foi nada quando comparado à reação do capitão Worth a bordo do *Globe*: “Quando qualquer homem queixava-se de ter fome para o capitão Worth, ele mandava que o marinheiro comesse argolas de ferro; e por várias vezes mandou amordaçar a boca dos queixosos com uma rolha de bomba” (*Life of Samuel Comstock*, p. 73).

4. AS BORRAS DO FOGO

O capitão Bligh desistiu de ultrapassar o cabo Horn após trinta dias (tempo que o baleeiro *Essex* levou para dobrar o Horn); fica claro, no relato de sir John Barrow, que a decisão foi tomada em circunstâncias de extrema dificuldade: “o navio começou a acusar problemas e demandava bombeamento constante; os tombadilhos ficaram tão cheios de fendas que o comandante foi obrigado a dividir a cabine principal entre os que tiveram seus alojamentos molhados” (p. 41). David Porter conta, em seu *Journal*, haver dobrado o cabo Horn (p. 84). Embora o *Beaver* tenha sido o primeiro baleeiro de Nantucket a entrar no Pacífico, o *Emilia*, um navio inglês capitaneado por James Shield, foi o primeiro baleeiro a dobrar o cabo Horn, em 1788 (Slevin, p. 52).

As palavras do capitão Swain sobre a escassez de baleias são citadas em *The Sea-Hunters*, de Edouard Stackpole (p. 266). A referência de Obed Macy à necessidade de encontrar uma nova região propícia à caça à baleia está anotada no dia 28 de setembro de 1819; seu diário também revela que ele acompanhava atentamente a situação política na América Latina.

Robert McNally caracteriza a atitude dos baleeiros com relação às baleias como se fossem um “barril de banha” (*So Remorseless a Havoc*, p. 172). Charles Nordhoff refere-se ao prazer dos velhos baleeiros na hora de ferver a gordura da baleia (p.

131), ao passo que William H. Macy conta como o ato de “ferver a gordura” inspirava nos marujos recordações da sua terra natal (p. 87). Os fatos ocorridos em Nantucket em dezembro de 1819 provêm do diário de Obed Macy. William H. Macy atestou como o correio demorava a chegar ao Pacífico: “Notícias de casa, mesmo com um ano de atraso, eram recebidas com ansiedade; e cruzar com um baleeiro que partira cinco meses antes era tido como um grande lance de sorte” (p. 154). Para um relato sobre a descoberta da Região ao Largo, ver Stackpole (pp. 266-7).

A descrição de Francis Olmstead dos encantos de Atacames (pp. 161-3) inclui um interessante retrato de uma capela: “Descendo pelos cantos do altar, a cera que escorria das velas de espermacete usadas na missa havia tomado a forma dos estalactites de uma caverna subterrânea” (p. 171).

Que eu saiba, esta é a primeira vez que o nome do desertor, Henry Dewitt, é publicado. O nome está registrado em uma lista de tripulantes que parece ter sido feita logo depois que Pollard partiu na sua viagem subsequente, no outono de 1821 (Pollard vem registrado como “capitão do *Dois Irmãos*”). A lista inclui os vinte tripulantes conhecidos do *Essex* e mais “Henry De Wit — evadido” (Coleção da NHA, 64, livros de recortes 20). Nessa discussão sobre o número de vigias a bordo do *Beaver* em 1791, Clifford Ashley alega que “dois homens seriam insuficientes para cuidar” de um navio de 240 toneladas (p. 60).

William H. Macy registra a curiosa pronúncia das Galápagos (p. 167). O relato de Colnett sobre suas explorações pelo Pacífico incluem um diagrama que mostra como cortar um cachalote, o qual Obed Macy mais tarde usaria na sua *History*. Colnett descreve as Galápagos como um berçário de cachalotes (*A Voyage to... the South Pacific Ocean*, p. 147). Meu resumo das observações de Hal Whitehead sobre a vida social dos cachalotes são extraídas de seus artigos “Social Females and Roving Males” e “The Behavior of Mature Male Sperm Whales on the Galapagos Islands Breeding Grounds”. Whitehead não viu baleias copulando nas Galápagos. “O fato de nunca termos visto cópulas de baleias não é de admirar”, escreve ele. “Embora existam na literatura relatos de cachalotes vistos na hora da cópula, esses relatos são escassos, um tanto contraditórios e nem sempre convincentes” (p. 696). Whitehead cita uma descrição feita por A. A. Berzin de um macho que se aproxima da fêmea por baixo da água (p. 694).

A descrição dos reparos de uma fenda no casco do *Aurora* está em *The Sea-Hunters*, de Stackpole (pp. 305-6). Segundo Reginald Hegarty, “vermes marinhos roedores não conseguiriam atravessar o metal, mas, se um pequeno pedaço de cobre tivesse rompido por acidente, uma larga seção do revestimento em pouco tempo ficaria tão cheia de furos quanto uma colméia e seria arrastada pela água, levando consigo mais pedaços de cobre. As pranchas de madeira ficariam expostas e em pouco tempo uma parte da madeira teria sua resistência corroída” (p. 60). Para

uma descrição exaustiva de como eram feitos os reparos das fendas em navios de madeira, ver Harland (pp. 303-4).

A descrição das Galápagos feita por Herman Melville está em “The Encantadas” (p. 126). Sobre a temperatura fria do corpo da tartaruga, ver Charles Townsend, “The Galapagos Tortoises” (p. 93); Townsend fala também sobre “Port Royal Tom” (p. 86). Para um resumo da história da agência de correio na ilha Charles, ver “The Galapagos Islands”, de Slevin (pp. 108-11). Charles Townsend assinala que “a tartaruga de água doce foi exterminada muito cedo na ilha Charles” (p. 89).

5. O ATAQUE

Minha descrição das distâncias no oceano Pacífico baseia-se amplamente em *Islands and Empires*, de Ernest Dodge (p. 7); ver também *Call Me Ishmael*, de Charles Olson, sobretudo seu capítulo final “Pacific Man” (pp. 113-9). Para um relato sobre as atividades dos baleeiros no Pacífico ocidental no início do século XIX, ver *Sea Hunters*, de Stackpole (pp. 254-6). A morte de Hezekiah Coffin nas proximidades de Timor é mencionada no diário de Mary Hayden Russell, escrito durante uma viagem em um baleeiro; depois de mencionar a ilha de “Aboyna”, escreve ela: “[aqui] o seu querido pai, em uma viagem anterior, teve a infelicidade de sepulturar o seu imediato, Hezekiah Coffin, e ele mesmo escapou por pouco das garras da morte” (Coleção da NHA, 83). Sobre as ilhas listadas no exemplar de Pollard do *Navigator*, de Bowditch, ver *Stove by a Whale*, de Heffernan (pp. 243-6). Stackpole refere-se aos primeiros baleeiros no Havaí e nas Society Islands em *The Sea Hunters* (pp. 275-89).

O relato feito por William Comstock sobre um primeiro imediato que toma o arpão do seu arpoador está em *Voyage to the Pacific* (pp. 24-5). A narrativa de Nickerson afirma que Chase estava no leme da baleeira — e não, como Chase alega, na proa, com o arpão em punho — durante as duas últimas tentativas de cravar um arpão no corpo da baleia. Nesse caso, resolvi confiar no relato de Chase, embora exista uma possibilidade de que ele, de fato, estivesse no leme e que o seu redator anônimo tenha introduzido um equívoco. Para aumentar a dúvida, há uma afirmação anterior na narrativa de Chase: “Há marinheiros comuns, arpoadores e picadores; este último é o posto mais honroso e importante. É nessa posição que toda a capacidade do jovem marujo é posta à prova; do hábil manuseio do arpão, da corda e da lança, e das arriscadas posições que ele assume lado a lado do seu inimigo, depende quase inteiramente o êxito do seu ataque” (p. 17). Ao contrário do que Chase afirma nesse trecho, era o arpoador que arremessava o arpão, e o imediato ou guia do bote (que nunca era chamado de “picador”, um termo usado para designar o arpoador) era considerado o “mais honroso e importante”. Esse

pode ser mais um caso de confusão do redator anônimo a respeito das atribuições dos marinheiros em uma baleeira, mas para os fins dessa narrativa aceitei a versão de Chase sobre o papel que ele criou para si mesmo na sua baleeira: um imediato que arremessava o arpão e a lança, e dava, da proa, orientações para o arpoador.

D. W. Rice, em “Sperm Whale” (pp. 203-4), descreve os hábitos de mergulho de um cachalote e menciona a regra prática do baleeiro para calcular quanto tempo um cachalote ficava debaixo da água. Obed Macy trata do naufrágio do *Union* na sua *History* (pp. 230-5). Tanto Chase (p. 31) quanto Herman Melville — em “The Battering Ram”, um dos capítulos do romance *Moby Dick* — explicam como um cachalote é fisicamente adaptado para um ataque de cabeça contra um navio. Como termo de comparação, uma baleia de oitenta toneladas pesa trinta toneladas a mais do que um caminhão jumenta de dezoito rodas com sua carga máxima (Warren G. Valero, comunicação pessoal, julho de 1999). Acerca do ataque da baleia contra o *Essex*, Clifford Ashley observa: “Um bom testemunho da inteligência de um cachalote encontra-se no fato de que, em seu ataque deliberado contra um navio, ele em geral deixava de lado a sua arma habitual, a mandíbula agressiva, que seria inútil contra um adversário tão grande e encorajado, e optava por abalroar de frente com a sua testa maciça, o único recurso ao seu alcance para ter alguma possibilidade de levar a melhor” (p. 82). Um artigo na *Sydney Gazette* — aparentemente com base em informações oferecidas pelos três sobreviventes do *Essex* que preferiram permanecer na ilha Henderson e mais tarde foram levados para a Austrália — afirma: “A embarcação navegava a uma média de cinco nós, mas tamanha foi a força do impacto da baleia contra o navio, ocorrido sob o turco de ferro, que a embarcação se deslocou de ré, a uma velocidade de três ou quatro nós; a consequência disso foi que o mar invadiu as janelas das cabines, todos os homens no convés foram lançados ao chão e, pior que tudo, a proa foi completamente arrombada para dentro” (Heffernan, p. 240). Um livreto escrito após o desastre pelo arpoador Thomas Chappel afirma que a baleia “arrancou um largo pedaço da falsa-quilha” quando abalroou o navio com suas costas (Heffernan, p. 218). Embora nenhum relato mencione o fato de a cauda da baleia se mover depois do segundo impacto — na realidade, empurrando a embarcação para trás após a colisão ter detido o navio —, parece ser esse o único modo de adequar a estimativa relativamente baixa feita por Chase acerca da velocidade da baleia na hora do impacto (seis nós) com os demais relatos, segundo os quais o navio foi empurrado de ré.

Hal Whitehead discute como os baleeiros procuravam cachalotes machos em “The Behavior of Mature Sperm Whales on the Galapagos Islands Breeding Grounds” (p. 696). Com relação ao tamanho a que chegavam os cachalotes machos, Alexander Starbuck escreve na sua *History of the American Whale Fishery*: “cachalotes que rendiam cem barris eram considerados muito grandes, mas essa produção era às vezes superada” (p. 155). Ele então cita *Nimrod of the Sea*, de Davis,

onde se faz referência a uma baleia de 27 metros que rendeu 137 barris; Davis afirmou também que um baleeiro de New Bedford capturou um cachalote na Região ao Largo que produziu 145 barris de óleo. Starbuck assegura que, em 1876, o brigue *Wave*, próximo a New Bedford, apanhou um cachalote que rendeu 162 barris e cinco galões de óleo (p. 155). Está claro que um cachalote macho de 25 metros é algo perfeitamente possível.

Para uma discussão minuciosa sobre o tamanho do cérebro e sobre a inteligência dos cachalotes, ver Carl Zimmer, *At the Water's Edge* (pp. 219-26). Richard Ellis, em *Men and Whales*, também discorre de forma eloqüente acerca do cérebro do cachalote (p. 29). Hal Whitehead e Linda Weilgart, em “Moby’s Click”, explicam como as baleias usam os estalidos tanto para se localizarem pelo eco quanto para se comunicarem; afirmam que os cachalotes são conhecidos pelo nome de “peixe carpinteiro” (p. 64). Linda Weilgart, Hal Whitehead e Katherine Payne escrevem sobre as notáveis semelhanças entre os cachalotes e os elefantes em “A Colossal Convergence”. A descrição da batalha entre os dois cachalotes machos está em Caldwell et al. (pp. 692-3). No romance de Henry Carlisle, *The Jonah Man*, Pollard especula que a baleia ouviu, através do ar, Chase bater com o martelo: “Levadas pelo vento leste, as batidas do martelo poderiam ser ouvidas a mais de uma milha para oeste” (p. 106). Porém, como Whitehead confirma em um e-mail particular, o mais provável é que o cachalote tenha ouvido as batidas do martelo através da água, o ambiente a que seus ouvidos se adaptam melhor e que transmite os sons com uma eficácia muito maior do que o ar. De fato, a baleia que atacou o *Essex* também teria ouvido o caos desencadeado por Pollard e Joy no meio do grupo de cachalotes, vários quilômetros a sotavento. Embora isso pareça corroborar a crença de Chase segundo a qual a baleia estava “inflamada pelo desejo de vingança pelo sofrimento das outras”, Whitehead assinala que “é importante compreender que agora sabemos que as relações entre os cachalotes machos grandes e os grupos de fêmeas são breves e inconstantes. Assim [...] é muito improvável que o macho tivesse qualquer vínculo com as fêmeas que estavam sendo mortas” (comunicação pessoal, 5 de agosto de 1998).

Whitehead especula que a baleia pode ter abalroado o *Essex* por engano, na primeira vez, e que “esse choque perturbou bastante o animal, provocando o segundo impacto, que de fato parece ser um ‘ataque’” (comunicação pessoal, 5 de agosto de 1998). Muitos baleeiros do século XIX aparentemente concordavam com Whitehead. Segundo um comentário acerca do caso do *Essex* (de *North American Review*) citado por Francis Allyn Olmstead em *Incidents of a Whaling Voyage*: “Mas não se conhece nenhum outro caso em que a destruição tenha sido maldosamente tencionada pelo agressor [a baleia], e os baleeiros mais experientes crêem que, mesmo nesse caso, o ataque não foi intencional” (p. 145). Outros baleeiros, porém, pensavam de outro modo. Um velho capitão de Nantucket em *There She Blows!*, de William H. Macy, afirma: “Todos nós ouvimos falar do caso do *Essex* [...]. Eu

recordo muito bem, pois viajava ao largo do Chile, nessa época, a bordo do *Plutarch* e, a julgar pelas declarações dos sobreviventes, não há dúvida de que a baleia agiu de forma deliberada e com intuito doloso, como diriam os advogados, a fim de destruir o navio” (p. 133).

Minha descrição de como o *Essex* foi construído baseia-se em várias fontes. John Currier, em “Historical Sketch of Ship Building on the Merrimac River” afirma que os navios construídos em Amesbury na época do *Essex* eram “quase totalmente feitos de carvalho; apenas seus conveses eram feitos de pinho branco nativo. As vigas, o tabuado, o teto, os vaus, as junções eram cortadas de toras de carvalho, que vinham flutuando rio abaixo ou puxadas por juntas de bois de um raio de dezesseis ou até de 24 quilômetros de distância” (p. 34). Meus agradecimentos a Roger Hambidge e Ted Kaye, de Mystic Seaport, por me indicar uma lista de detalhes sobre o baleeiro *Hector*, em *Whale Ships and Whaling*, de Albert Cook Church (pp. 174-9). Agradeço também a Mark Starr, do Departamento de Documentação Naval de Mystic Seaport, por me fornecer informações sobre o navio *Charles W. Morgan*. Também me apoiei em *Birth of a Whaleship*, de Reginald Hegarty.

Meus agradecimentos ao professor Ted Ducas, do Departamento de Física do Wellesley College, por conversar comigo acerca da física das baleias em geral e, em particular, sobre o naufrágio do *Essex*. Meus agradecimentos também a Peter Smith, um engenheiro naval da Hinckley Yachts, que calculou as forças potenciais em uma colisão entre uma baleia de oitenta toneladas e um navio de 238 toneladas, e a resistência da estrutura de um baleeiro (comunicação pessoal, 18 de dezembro de 1998).

6. O PLANO

Em *Survival Psychology*, John Leach escreve sobre a apatia que em geral assalta os sobreviventes logo em seguida a um desastre, conhecida como “período de retração” (pp. 24-37, 129-34). Em “Disaster: Effects of Mental and Physical State”, Warren Kinston e Rachel Rosser discutem a relutância dos sobreviventes em afastarem-se do local do desastre (p. 444). Com relação às baleeiras no início do século XIX, Erik Ronnberg Jr. afirma: “Retratos de botes desse período — em forma de pinturas, litografias e desenhos em diários de bordo — deixam claro que remar era a forma de propulsão mais comum, se não a única. As fontes que mostram baleeiras providas de velas indicam que o preferido era o cordame de espicha e que os botes eram guiados por um remo que servia de leme, sem que se possa ver nenhum sinal de leme propriamente dito. Isso, somado à falta de uma quilha corrediça, prejudicava seriamente a capacidade de uma baleeira velejar contra o vento; de fato, essa configuração do cordame e do modo de guiar o bote só

funcionaria com eficácia na perseguição de baleias a favor do vento” (*To Build a Whaleboat*, p. 1). Como assinala também Ronnberg, esses botes antigos eram feitos de pranchas sobrepostas ou de costado trincado, e não com as pranchas unidas lado a lado, como se tornou o padrão na construção de botes nos anos posteriores. Em vez de brancos (como eram as baleeiras, na maioria, em meados do século XIX), os botes do *Essex* eram provavelmente de cores fortes — talvez azul-escuro e vermelho, as cores da bandeira do navio; ver Ansel (p. 95).

“Lovers of Human Flesh: Homosexuality and Canibalism in Melville’s Novels”, de Caleb Crain, contém uma sinopse excelente dos relatos do início do século XIX sobre o canibalismo e o homossexualismo nas ilhas Marquesas (p. 30). Para uma discussão a respeito dos tipos de história sobre o canibalismo dos nativos contadas pelos marinheiros daquele tempo, ver Gananath Obeyesekere, “Cannibal Feasts in Nineteenth-Century Fiji: Seamen’s Yarns and the Ethnographic Imagination”, em *Cannibalism and the Colonial World*, organizado por Francis Barker, Peter Hulme e Margaret Iversen. Existia também um racismo perturbador nos boatos sobre canibalismo que os marujos contavam e ouviam no castelo de proa dos baleeiros. Um chefe maori levado da Nova Zelândia para Londres em 1818 insistia que “homens negros têm um sabor muito mais agradável do que os brancos” (em *Flesh and Blood*, de Tannahill, p. 151). A indicação de que isso era aceito como realidade entre os baleeiros de Nantucket está na experiência vivida pelo capitão Benjamin Worth, ao largo da costa da Nova Zelândia, em 1805. Worth conta que, quando uma ventania ameaçou arrastar seu navio para a costa, os negros da tripulação suplicaram a ele que fizesse todo o possível para conduzir o navio para o mar aberto, pois “os nativos preferiam a carne dos negros à dos brancos” (em Stackpole, *The Sea Hunters*, pp. 399-400). Os oficiais do *Essex* estavam no intervalo entre uma viagem e outra quando as histórias sobre a condição pacífica dos nativos de Nukahivah foram publicadas no *New Bedford Mercury* (28 de abril de 1819). A afirmação de Melville sobre a decisão dos tripulantes do *Essex* “de rumar para um porto civilizado” faz parte dos comentários escritos nas páginas finais do seu exemplar da narrativa de Chase, que vêm transcritos na edição de Western-Newberry do romance *Moby Dick* (pp. 978-95). Ernest Dodge, em *Islands and Empires*, menciona a gigantesca capela da missão real no Taiti, construída em 1819, o mesmo ano em que o *Essex* partiu de Nantucket (p. 91).

Os comentários de Obed Macy sobre o profundo conhecimento que os naturais de Nantucket tinham sobre o mar estão na sua *History* (p. 213). Ao que parece, não era esse o caso quando se tratava das grandes ilhas e dos continentes do mundo. William Comstock relata um incidente que revela a que ponto podia chegar a ignorância geográfica de um natural de Nantucket. A certa altura, o oficial de um baleeiro de Nantucket, “com toda sinceridade, queria ser informado se a Inglaterra ficava no continente ou se ‘ficava sozinha’, e quando um outro oficial lhe respondeu que ela se

localizava no condado da Grã-Bretanha, quis saber a que distância isso estava de Londres” (*The Life of Samuel Comstock*, p. 57). Se um baleeiro podia ser tão impreciso sobre uma ilha com que Nantucket sempre tivera um contato comercial estreito, não é de admirar que os homens do *Essex* não possuíssem nenhuma informação acerca das ilhas do Pacífico Central. Para um retrato minucioso do lanchão em que o capitão Bligh e seus homens velejaram para a ilha de Timor, ver a edição de A. Richard Mansir de *The Journal of Bounty’s Launch*, de Bligh.

Em *Survival Psychology*, Leach examina as diferenças entre os líderes autoritários e os sociais (p. 140), ao passo que Glin Bennet, em *Beyond Endurance: Survival at the Extremes*, explica os diferentes tipos de personalidade necessários naquilo que ele denomina de períodos de fuga e de sobrevivência que sucedem a um desastre (pp. 210-1). A análise de um primeiro imediato de carreira em contraste com um oficial “casca-grossa” baseia-se nas palavras de William H. Macy sobre o primeiro imediato Grafton, a quem Macy descreve como um “homem bastante ponderado, de muita inteligência e possuidor de um vasto estoque de informações sobre vários assuntos, com o hábito da generalização e da clareza, dotado de uma expressividade de que o tornava uma companhia agradável a todos com quem entrava em contato. Considerado um bom baleeiro, Grafton [o primeiro imediato] não era aquilo que as pessoas da área conhecem pelo nome de casca-grossa” (pp. 44-5). John Leach, em *Survival Psychology*, escreve sobre a importância que as relações familiares assumem durante um desastre (p. 156), bem como sobre as relações entre uma liderança forte e a sobrevivência (p. 139).

7. NO MAR

Ver Ronnberg, *To Build a Whaleboat*, para uma análise profunda das dificuldades de se velejar em uma baleeira do início do século XIX (pp. 1-4). Com relação ao som emitido por uma baleeira de costado trincado, Clifford Ashley escreve, em *The Yankee Whaler*: “O nome [*clinker* (trincado)] formou-se por imitação do ruído que uma baleeira produz enquanto se desloca pela água. Muitas vezes notei isso em um bote auxiliar de costado trincado. À medida que as baleias ficaram mais cautelosas [em uma fase posterior do século XIX], o ruído passou a ser visto como algo indesejável e, portanto, adotou-se um costado de tábuas lisas, a fim de o bote deslizar de forma mais silenciosa na direção do animal desavisado” (p. 61).

Ashley registra a localização da Região ao Largo como entre cinco e dez graus de latitude sul, e entre 105 e 125 graus de longitude oeste (p. 41). Thomas Heffernan identificou pelo menos sete baleeiros que se encontravam nas proximidades do *Essex* por ocasião do naufrágio: três de Nantucket (o *Governor Strong*, o *Thomas* e o

Globe); três de New Bedford (o *Balaena*, o *Persia* e o *Golconda*); e um da Inglaterra (o *Coquette*) (p. 77).

Para informações sobre as bolachas duras, ver *Saltwater Foodways*, de Sandra Oliver (p. 107). O conteúdo nutricional das rações de bolacha e das tartarugas das Galápagos, bem como a estimativa de quanto peso os homens perderiam ao longo dos sessenta dias, foram estabelecidas com a ajuda de Beth Tornovish e do doutor Timothy Lepore, de Nantucket. As estatísticas relativas à necessidade corporal de água provêm de *Understanding Normal and Clinical Nutrition*, de Eleanor Whitney et al. (pp. 272-5). A título de comparação, o capitão Bligh forneceu a seus homens uma ração diária inicial de 28,3 gramas de pão (em contraste com a ração de 170 gramas recebida pelos homens do *Essex*) e 150 mililitros de água (contra trezentos mililitros, no caso do *Essex*) (*Bounty's Launch*, p. 36). Francis Olmstead observou que boa parte dos tripulantes do baleeiro em que ela viajava havia “reservado entre 22 e 32 quilos de tabaco para o seu consolo durante a viagem, e provavelmente [teria] de obter com o capitão um novo suprimento, antes de voltar para casa” (pp. 83-4).

Warren Winston e Rachel Rosser tratam dos efeitos de uma “recordação torturante” e citam a alusão de William James ao terremoto de São Francisco em “Disaster: Effects on Mental and Physical State” (pp. 443-4). Hilde Bluhn, em “How Did They Survive? Mechanisms of Defense in Nazi Concentration Camps”, trata da importância da auto-expressão no estímulo da sobrevivência física (p. 10). John Leach, em *Survival Psychology*, refere-se a atividades como a fabricação do cordel, tecido por Lawrence, como “tarefismo”, que ele define como “a decomposição do propósito ou objetivo de uma pessoa em tarefas simples, de sorte que a vida possa ser controlada passo a passo” (p. 152); o autor refere-se a um indivíduo que enfrentou uma situação de risco especialmente demorada produzindo “uma série de rudimentares tacos de golfe e bolas de madeira” (p. 153).

Minha análise da navegação baseia-se, em grande parte, em *A History of the Practice of Navigation*, de J. B. Hewson, em especial no seu capítulo sobre navegação com base no cálculo da latitude e sem observações astronômicas (pp. 178-225). Francis Allyn Olmstead, em *Incidents of a Whaling Voyage*, também fornece informações interessantes sobre a navegação de um baleeiro (pp. 43-4). Meus agradecimentos a Donald Treworgy, de Mystic Seaport, por partilhar comigo seus conhecimentos; segundo Treworgy, em uma comunicação pessoal: “Se Pollard, do *Essex*, só aprendeu a fazer uma lunar na viagem seguinte, parece bastante improvável que tivesse um cronômetro para fazer uma observação de tempo em 1819. Cronômetros marítimos, em 1819, ainda eram feitos à mão, custavam caro e nem sempre eram confiáveis”. Segundo Obed Macy, que na sua *History* diz que os capitães baleeiros de Nantucket eram “lunarianos”, na década de 1830 os baleeiros da ilha eram “geralmente providos de cronômetros” (p. 218). Sobre a notável façanha náutica do capitão Bligh, em um bote em mar aberto, ver *Bounty's Launch*

(pp. 24, 60-1).

Na sua *History*, Obed Macy conta como a tripulação do *Union* amarrou suas duas baleeiras uma na outra (p. 233). Em *Survive the Savage Sea*, Dougal Robertson relata como o seu barco à vela feito de madeira foi abalroado seguidamente e, por fim, afundado por várias orcas. Robert Pitman e Susan Chivers descrevem como um grupo de orcas atacou e matou um cachalote em “Terror in Black and White”, *Natural History*, dezembro de 1998 (pp. 26-8). A descrição da dissecação que Chase faz de uma tartaruga baseia-se, em parte, no relato minucioso feito por Dougal Robertson da dissecação de uma tartaruga marinha (p. 109).

Chase chama as condições climáticas que enfrentaram no dia 8 de dezembro de “um autêntico vendaval”. *A Sea of Words*, de Dean King, define um vendaval como “um vento de intensidade entre uma brisa forte e uma tormenta. No século XIX, seria definido de forma mais precisa como um vento que soprava entre 25 e 88 milhas náuticas por hora. Em um vendaval, as ondas ficam altas, com cristas que rebentam em borrifos de espuma, ao passo que em um vendaval forte as cristas tombam para a frente, rolam, e densas faixas de espuma voam no vento” (p. 202). *Boater’s Bowditch: The Small Craft American Practical Navigator*, de Richard Hubbard, contém uma tabela que postula em tese o nível máximo das ondas, com um percurso ilimitado, em força 9 (41-47 nós) e em 12,20 metros. William Van Dorn, em *Oceanography and Seamanship*, apresenta também uma tabela muito útil que indica o grau de elevação do mar como uma função da velocidade e da duração do vento (p. 189).

John Leach examina o “estritamento da percepção” que se verifica após um desastre (p. 124), um fator que sem dúvida contribuiu para a fidelidade intransigente dos sobreviventes do *Essex* ao seu plano original, muito embora rumar para as Society Islands continuasse como algo possível durante o primeiro mês após o naufrágio.

8. CONCENTRAÇÃO

Os melhores relatos sobre os sofrimentos das pessoas a bordo da jangada do *Medusa* provêm de dois sobreviventes, J. B. Henry Savigny e Alexander Correard, em *Narrative of a Voyage to Senegal*; ver também *Death Raft*, de Alexander McKee. A análise de W. J. McGee dos sofrimentos de Pablo Valencia no deserto, no sudoeste do Arizona, estão no seu famoso artigo “Desert Thirst as Disease”.

Minhas descrições das cracas pescoço-de-ganso baseiam-se em informações fornecidas por James Carleton, diretor do Programa Williams-Mystic, em Mystic Seaport (comunicação pessoal, outubro de 1998). Para uma descrição de como em

geral os crustáceos são comidos, ver o *Epicureous Dictionary* (<http://www2.condenet.com>). Meus agradecimentos a James McKeenna, do corpo do Programa Williams-Mystic, por me fornecer informações minuciosas sobre o motivo de alguns trechos do Pacífico abrigarem menos vida do que outros (comunicação pessoal, 23 de março de 1999). O mapa de M. F. Maury que indica a “região deserta” está na lâmina 5 do seu *Wind and Current Charts*.

Willits Ansel, em *The Whaleboat*, explica como travar um prego (pp. 88-9). W. Jeffrey Bolster analisa a “liderança espiritual dos negros” a bordo de um navio em *Black Jacks* (p. 125); o autor também relata a história de um cozinheiro negro que rezou pelo salvamento de um baleeiro. Minha descrição do modo como os quakers se “concentravam” baseia-se em *Quakers in the Colonial Northeast*, de Arthur Worrall (pp. 87-99). Para um resumo excelente dos efeitos da inanição nas vítimas de um desastre, ver John Leach, *Survival Psychology* (pp. 87-99). Ao longo das suas narrativas, Chase e Nickerson às vezes se contradizem com relação à quantidade de água e sobretudo quanto às rações de bolacha. Neste e em outros capítulos, aceitei a hipótese de que a progressão declinante de suas rações diárias de bolacha partiu de 170 para 85 gramas, e, por fim (depois que deixaram a ilha Henderson), para 43 gramas, ao passo que a ração diária de água continuou em trezentos mililitros.

9. A ILHA

Para um relato sobre a “descoberta” da ilha Pitcairn pelo natural de Nantucket Mayhew Folger, ver *Mr. Bligh's Bad Language*, de Greg Dening (pp. 307-38), e *The Captain from Nantucket and the Mutiny on the Bounty*, de Walter Haye (pp. 41-7). Até hoje, os habitantes de Pitcairn dependem das madeiras miro e tau, colhidas na ilha Henderson, para produzir os entalhes em madeira que vendem aos turistas; ver *Serpent in Paradise*, de Dea Birkett, para uma descrição de uma viagem para apanhar madeira, em tempos modernos, de Pitcairn até Henderson (pp. 81-96). De 1991 até 1992, uma equipe de cientistas, sob o patrocínio da Expedição Comemorativa de Sir Peter Scott às Ilhas Pitcairn, instalou uma base na praia norte da ilha Henderson — quase exatamente o mesmo local onde os sobreviventes do *Essex* desembarcaram mais de 170 anos antes. Os cientistas voaram até o Taiti, depois velejaram 2 milhas até Henderson em um iate alugado. Os suprimentos de comida e água eram embarcados de Auckland, Nova Zelândia, de três em três meses. Apoiei-me amplamente no livro que essa expedição publicou, *The Pitcairn Islands: Biography, Ecology and Prehistory*, organizado por Tim Benton e Tom Spencer, quanto às informações acerca da ilha Henderson.

A presença de uma “lente de água doce” sob uma ilha de coral é examinada em “The Vanity of Physical Environments Among Pacific Islands”, de William

Thomas, em *Man's Place in the Islands Ecosystem: A Symposium*, organizado por F. R. Fosberg (pp. 26-7). Thomas Heffernan cita o relato de Robert McLoughlin sobre o exame médico realizado nos esqueletos encontrados na ilha Henderson em *Stove by a Whale* (pp. 84-5). A relação entre os rabos-de-palha e os gaviões-do-mar pode ainda hoje ser observada na ilha Henderson. Ver “The Kleptoparasitic Interactions Between Great Frigatebirds and Masked Boobies on Henderson Island, South Pacific”, de J. A. Vickery e M. De L. Brooke, em *The Condor*. Embora *frigatebird* seja um outro nome para o gavião-do-mar, o mergulhão mascarado é uma espécie distinta do rabo-de-palha, o tipo de ave que Nickerson afirma ter visto na ilha Henderson.

T. G. Benton e T. Spencer descrevem como a flora e a fauna se disseminaram pelas ilhas do Pacífico em “Biographic Processes at the Limits of the Indo-West Pacific Province”, em *The Pitcairn Islands* (pp. 243-4). Meu relato sobre a presença humana na ilha Henderson baseia-se em “Man’s Impact on the Pitcairn Islands”, de T. Spencer e T. G. Benton (pp. 375-6) e em “Henderson Island Prehistory: Colonization and Extinction on a Remote Polynesian Island”, de Marshall Weisler, também em *The Pitcairn Islands* (pp. 377-404). Em “Obesity in Samoans and a Perspective on Its Etiology in Polynesians”, em *The American Journal of Clinical Nutrition*, Stephen McGarvey escreve:

A colonização polinésia demandava longas viagens pelo oceano, predominantemente em ventos alísios e em águas desconhecidas. Os marujos nessas viagens pioneiras, de duração indeterminada e destinos obscuros, podem ter vivido situações de alto risco de inanição e de morte, quando os suprimentos a bordo escasseavam e terminavam. Indivíduos com excesso de peso e/ou com metabolismo eficaz, supostamente em consequência da hiperinsulinemia, talvez tivessem melhores chances de sobreviver em viagens desse tipo, em virtude do seu largo estoque de reservas de energia sob a forma de tecido adiposo [...]. Os marinheiros sobreviventes dessas viagens pioneiras e, portanto, os primeiros colonos podem ter sido aqueles capazes de usar e armazenar com eficiência a energia dos alimentos, talvez mediante mecanismos de genótipo frugal. (p. 1592S)

McGarvey especula que essa é a razão pela qual os samoanos modernos caracterizam-se por “densa adiposidade e predominância elevada de obesidade”. Ver também o seu artigo “The Thrifty Gene Concept and Adiposity Studies in Biological Anthropology”. No que se refere aos homens nas baleeiras do *Essex*, McGarvey postula, em uma comunicação pessoal (11 de maio de 1999), que o estado de saúde e de nutrição dos homens antes do ataque da baleia, e não qualquer predisposição

genética e racial, foram os fatores fundamentais que influenciaram sua capacidade de sobreviver. As estatísticas da expectativa relativa de vida de crianças brancas e negras estão em *Good Health for African Americans*, de Barbara M. Dixon (p. 27).

A carta pública que Pollard deixou na ilha Henderson foi citada com base na *Sydney Gazette* (9 de junho de 1821). Outros relatos alegam que Owen Chase também deixou uma carta ali; uma fonte diz que era endereçada à sua esposa; outra, ao seu irmão. Como uma proteção adicional, Pollard pôs as cartas dentro de um estojo de chumbo antes de colocá-las em uma caixa de madeira pregada à árvore.

10. O MURMÚRIO DA PRIVAÇÃO

Informações estatísticas sobre as direções dos ventos em zonas de ventos alísios provém de “The Variety of Physical Environments among Pacific Islands”, de William Thomas, em *Man’s Place in the Islands Ecosystem: A Symposium*, organizado por F. R. Fosberg (p. 31). Meus agradecimentos ao especialista quaker de Nantucket Robert Leach, por me fornecer informações acerca das origens e da formação de Matthew Joy (comunicação pessoal, 28 de maio de 1998). De acordo com a carta de Aron Paddack (baseada no relato de Pollard e na NHA), “Matthew P. Joy (segundo oficial) morreu de fraqueza e constipação”.

As descobertas da experiência sobre inanição realizada em Minnesota encontram-se nos dois volumes de *Biology of Human Starvation*, de Ancel Keys et al. Um resumo e análise acessíveis dessas descobertas encontram-se em *Men and Hunger: A Psychological Manual for Relief Workers*, de Harold Guetzkow e Paul Bowman, um guia ainda usado hoje em dia. A expressão “masturbação do estômago” vem citada por Hilde Bluhm em “How Did They Survive?” (p. 20). Guetzkow e Bowman falam de inanição e dos “assim chamados traços americanos característicos” em *Men and Hunger* (p. 9).

Um exemplo dos argumentos que defendem a desidratação e a inanição como uma forma de morrer “natural e bastante suportável” pode ser encontrado no site www.asap-care.com/fluids.htm: “A desidratação e a inanição demonstraram ser muito suportáveis às portas da morte. Isso é fácil de compreender por que, durante milhares de anos, pessoas morreram confortavelmente, sem alimentação artificial por meio de tubos ou quaisquer fluidos revigorantes [...]. São situações naturais que devemos deixar seguir seu curso quando a morte é iminente, e não combatê-las de forma implacável ou evitá-las a todo e qualquer preço”.

11. JOGOS DE AZAR

A narrativa de Chase e a carta de Aaron Paddock discordam ligeiramente no tocante à cronologia dos fatos nos botes de Pollard e de Hendricks após sua separação de Chase. Como Paddock escreveu sua carta na noite do resgate de Pollard, logo após ouvir o relato do próprio capitão, aceitei suas palavras como uma fonte mais confiável no que se refere à seqüência de acontecimentos nesses dois botes.

A referência ao fato de o canibalismo de sobrevivência no mar estar difundido amplamente no século XIX provém de Brian Simpson, *Cannibalism and the Common Law* (p. 121). O segundo canto do poema *Don Juan*, de Byron, publicado no verão de 1819, ilustra as atitudes e as idéias correntes na época:

LXVI

*É assim com pessoas em um bote em mar aberto,
Elas vivem por amor à vida e suportam
Mais do que se pode crer, ou sequer pensar,
E resistem como rochas contra os golpes da tempestade;
As agruras sempre foram o quinhão do homem do mar,
Desde que a arca de Noé se pôs, por toda parte, a navegar.*

LXVII

*Mas o homem é uma criação carnívora,
E tem de fazer refeições, ao menos uma por dia;
Ele não pode viver, como as galinhas, só de ar,
A exemplo do tubarão e do tigre, precisa de uma presa;
Muito embora sua constituição anatômica
Tolere os vegetais, ainda que de mau grado,
O povo trabalhador julga fora de discussão
Que boi, vitela e carneiro são de melhor digestão.*

LXVIII

E assim foi com a nossa infeliz tripulação...

A abordagem mais abrangente do caso do *Nottingham Galley* encontra-se em uma edição acadêmica do romance *Boon Island*, de Kenneth Roberts. Usei a edição antiga da narrativa do capitão Dean, publicada em 1711, reeditada em *In the Trough of the Sea: Selected American Sea-Deliverance Narratives, 1610-1766*, de

Donald Wharton (pp. 153-5). *Desperate Journey, Abandoned Souls: True Stories of Castaways and Other Survivors*, de Edward Leslie, contém uma análise excelente do naufrágio do *Nottingham Galley* — juntamente com outros famosos registros de canibalismo marítimo, inclusive o desastre do *Essex*. Ver também o capítulo 5, “The Custom of the Sea”, em *Cannibalism and the Common Law*, de Simpson (pp. 95-145).

Man Corn: Cannibalism and Violence in the Prehistoric American Southwest, de Christy Turner e Jacqueline Turner, contém uma análise minuciosa da quantidade média de carne que um corpo humano é capaz de fornecer (pp. 34-5), bem como “The Limited Nutritional Value of Cannibalism”, de Stanley Garn e Walter Block, em *American Anthropologist* (p. 106). Em *The Biology of Human Starvation*, Ancel Keys et al. cita autópsias realizadas em vítimas de inanição, em que “tecidos adiposos não continham nenhuma célula com moléculas de gordura” (p. 170); também dão informações sobre percentagens de perda de peso dos órgãos internos das vítimas de inanição (p. 190). Meus agradecimentos a Beth Tornovish e Tim Lepore por suas estimativas sobre a quantidade de carne e de calorias que as vítimas de inanição do *Essex* haveriam fornecido. Para um guia moderno da sobrevivência por meio do canibalismo (com um desenho de um corpo humano que indica os cortes de carne preferíveis e até uma lista de receitas), ver Shiguro Takada, *Contingency Cannibalism: Superhardcore Survivalism’s Dirty Little Secret*.

Segundo P. Deurenberg et al., em “Body Mass Index and Percent Body Fat: A Meta Analysis among Different Ethnic Groups”, no *International Journal of Obesity*, “os negros têm menos gordura para o mesmo índice de massa corporal (IMC), em comparação com os caucasianos” (pp. 1168-9). Para relatos sobre o Grupo do Desfiladeiro Donner e as elevadas taxas de sobrevivência das mulheres em comparação com os homens, ver George Stewart, *Ordeal by Hunger*, e *Winter of Entrapment*, de Joseph King. Outro exemplo da maior resistência das mulheres em comparação com os homens em condições de inanição encontra-se no relato feito por Ann Saunder das suas agruras após o navio em que ela era passageira (com apenas uma outra mulher, além dela) ter ficado sem condições de navegação durante uma viagem de New Brunswick para Liverpool, em 1826. Após 22 dias no cordame do navio inundado, os seis sobreviventes (os quais recorreram ao canibalismo) incluíam as duas únicas mulheres. Além da vantagem fisiológica, a idade de Pollard pode ter lhe dado um ganho em termos de atitude no que tange à sobrevivência em situações de longo prazo. Segundo John Leach, “os que têm menos de 25 sofrem porque ainda não aprenderam a conservar energia. Têm dificuldade em controlar seu ritmo para resistir a longas provações [...]. A passividade não é coisa fácil para os jovens” (*Survival Psychology*, p. 172).

Tanto Glin Bennet, em *Beyond Endurance* (pp. 205-9), quanto John Leach, em *Survival Psychology*, referem-se à singular capacidade de Shackleton para encarnar

diferentes tipos de liderança. Segundo Leach, Shackleton era “um homem raro, capaz de ambos os tipos de liderança. Era nitidamente uma personalidade dominadora, apto a exercer uma liderança inicial decidida, além de possuir um grau incrível de perseverança” (p. 141). Frank Worsley faz comentários relativos à sensibilidade de Shackleton em relação a seus homens (*Shackleton's Boat Journey*, pp. 169-70).

Em *Biology of Starvation*, Keys fornece um resumo dos efeitos fisiológicos da inanição que incluem uma escassa tolerância a temperaturas frias e um escurecimento da pele, sobretudo do rosto (pp. 827-8). Brian Simpson, em *Cannibalism and Common Law*, fala da “crença de que o canibalismo, uma vez praticado, torna-se facilmente um hábito” (p. 149). Guetzkow e Bowman mostram como a semi-inanição tornou “rudes” os voluntários da experiência de Minnesota (p. 32). O relato de David Harrison sobre os sofrimentos a bordo do *Peggy* está em *In the Through of the Sea*, de Donald Wharton (pp. 259-77); embora os marinheiros afirmem que o escravo negro foi escolhido por sorteio para ser morto, o capitão Harrison tinha “fortes suspeitas de que o pobre etíope não foi tratado com honestidade; mas, pensando bem, quase me surpreendi por eles haverem dado ao homem a aparência de que ele tinha as mesmas chances que os demais” (p. 269). Herbert Bloch descreve “comunidades selvagens modernas” em “The Personality of Inmates of Concentration Camps” (p. 335). Hilde Bluhm, em “How Did They Survive?”, refere-se ao prisioneiro que falou de “matar seus sentimentos” (p. 8); Bluhm cita também a prisioneira que adquiriu uma “esperteza selvagem” a fim de sobreviver nos campos de extermínio (p. 22). Enquanto vivia com os ihalmiut no território do Noroeste, Farley Mowart entendeu a importância vital da gordura para um povo que vive de uma dieta só de carne. Em *People of Deer*, ele escreve: “uma avidéz eterna de carne é parte do preço de viver com uma dieta só de carne” (p. 85).

O primeiro caso documentado de sorteio entre naufragos em uma situação de sobrevivência no mar foi publicado em 1641; ver *Cannibalism and Common Law*, de Simpson (pp. 122-3). A descrição da reação de David Flatt a essa sentença de morte a bordo do *Peggy* é contada por Harrison (Wharton, pp. 271-6). Ver também H. Bluestone e C. L. McGahe, “Reaction to Extreme Stress: Impending Death by Execution”. Meus agradecimentos aos Amigos Robert Leach e Michael Royston por suas informações no tocante às idéias do quakerismo sobre o jogo e o assassinato (comunicação pessoal, 3 de junho de 1998). Leach forneceu também informações relativas à formação quaker de George Pollard (comunicação pessoal, 22 de maio de 1998). R. B. Forbes, no folheto *Loss of the Essex, Destroyed by a Whale*, refere-se ao modo como os homens a bordo do *Polly* pescaram tubarões com pedaços de cadáveres dos tripulantes (pp. 13-4). Meu relato do modo como tiraram a sorte e da execução de Owen Coffin baseia-se não só nos testemunhos de Pollard (registrado por George Bennet, em Heffernan [p. 215]), Chase e Nickerson, mas também em uma carta que Nickerson escreveu para Leon Lewis, com data de 27 de outubro de 1876 (na NHA). Nela, Nickerson afirma que Pollard foi o carrasco de Coffin, o que

contradiz a sua própria versão, segundo a qual Nickerson diz que foi Ramsdell quem atirou em Coffin. Uma vez que outras versões afirmam ter sido Ramsdell, supus que Nickerson se enganou na sua carta.

12. NA SOMBRA DA ÁGUIA

John Leach refere-se à estratégia passiva-ativa em uma situação de sobrevivência de longo prazo, no livro *Survival Psychology* (p. 167). Eleanor Whitney et al., em *Understanding Normal and Clinical Nutrition*, descreve os efeitos de uma grave deficiência de magnésio: “convulsões, movimentos musculares bizarros (sobretudo dos olhos e dos músculos faciais), alucinações e dificuldade de engolir” (p. 302). O relato do capitão Harrison sobre o marinheiro que morreu louco depois de comer o fígado cru de um escravo negro está em *In the Through of the Sea*, de Donald Wharton (p. 269). Uma versão dessa história, ao que parece, introduziu-se no folclore acerca das agruras do *Essex*. Em seu folheto *Loss of the Essex*, R. B. Forbes, que se apoiou amplamente em informações obtidas com o pouco confiável Frederick Sanford, afirma que “quando um negro morreu em um dos botes, um outro comeu parte do seu fígado, enlouqueceu e pulou no mar” (p. 11).

O significado de “Barzillai” vem de “A List of Proper Names in the Old and New Testaments”, de Alfred Jones, em *Cruden’s Complete Concordance* (p. 791). Warren Kinston e Rachel Rosser escrevem sobre os efeitos psicológicos de sofrer grandes perdas em batalha, em “Disaster: Effects on Mental and Physical State” (pp. 445-6). Ancel Keys et al. analisam o que chamam de “problema do edema”, em *The Biology of Human Starvation* (pp. 935-1014).

Robert Leach forneceu-me informações relativas à criação quaker de Benjamin Lawrence (comunicação pessoal, 22 de maio de 1998). Josiah Quincy escreveu sobre a sua conversa com o empobrecido capitão Lawrence (avô de Benjamin), em 1801, afirmando: “Lawrence viveu dias melhores e desfrutou um nível mais alto de vida ao lado dos mais proeminentes habitantes da ilha. Mas os infortúnios tomaram-no de assalto na sua velhice e ele se preparava para mudar-se, com a família, para Alexandria” (Crosby, p. 119). Conforme revela Leach, o pai de Benjamin morreu durante uma viagem para Alexandria em 1809.

Com relação à velocidade em que uma baleeira poderia velejar, Willits Ansel escreve, em *The Whaleboat*: “De quatro a seis nós era uma boa velocidade média para um bote atingir ou deslocar-se durante um certo tempo, em vários percursos” (p. 17). Em 1765, os tripulantes do *Peggy* observaram impotentes o capitão de um navio que poderia salvá-los ordenar aos seus homens que afastassem o navio da embarcação naufragada (Wharton, p. 265). Como Edward Leslie escreve em *Desperate Journeys, Abandoned Souls*: “Resgatar náufragos implicava riscos e não

proporcionava nenhuma recompensa tangível; de fato, trazer sobreviventes a bordo significaria sangrar provisões já escassas de comida e de água” (p. 218). Segundo Beth Tornovish, pudim de tapioca é “um alimento mole que seria de fácil digestão para aqueles homens esfomeados. Tem alto teor de calorias e proteínas [...] e alimentos com alto teor de calorias e proteínas são recomendáveis para que pacientes em período pós-operatório cicatrizem e recuperem as perdas nutricionais sofridas antes da cirurgia e também durante a intervenção” (comunicação pessoal, 28 de março de 1999).

Christy Turner e Jacqueline Turner examinam as técnicas para extrair o tutano de ossos humanos em *Man Corp* (pp. 33-8). MacDonald Critchley, em *Shipwreck Survivors: A Medical Study*, escreve sobre delírios que são compartilhados entre náufragos “como uma realidade [...] e conduzem a uma espécie de alucinação coletiva” (p. 81). Charles Murphy, terceiro imediato do *Dauphin*, conta como o bote de Pollard foi mencionado em seu poema de 220 estrofes, publicado em 1877; Murphy também fornece uma lista de tripulantes que indica os nativos americanos a bordo do *Dauphin*. Para um relato da lenda indígena sobre o gigante Maushop que seguiu uma águia gigante até Nantucket, ver o meu *Abram's Eyes: The Native American Legacy of Nantucket Island* (p. 35). Melville reproduz uma versão dessa lenda no capítulo 14 de *Moby Dick*. O comodoro Charles Ridgely, do *Constellation*, registrou o relato do modo como Pollard e Ramsdell foram encontrados chupando os ossos de seus companheiros de bordo (Heffernan, p. 99). Conforme Heffernan destaca, Ridgely teria ouvido esse relato do natural de Nantucket chamado Obed Starbuck, primeiro imediato do *Hero* (p. 101). Uma reportagem na *Sydney Gazette* (9 de junho de 1821) afirma que “os dedos e outros fragmentos de seus companheiros mortos estavam nos bolsos do capitão e do rapaz quando ambos foram trazidos a bordo da baleeira”. Uma fotocópia incompleta da carta de Aaron Paddack que reproduz o relato de Pollard sobre o desastre do *Essex* está na coleção da NHA, 15, pasta 57. Na carta, Paddack escreve: “O capitão Pollard, embora muito abatido quando trazido a bordo, imediatamente se reanimou, mas lamento dizer que o jovem Ramsdell pareceu debilitado desde que foi trazido para o navio”. Claude Rawson, professor de inglês Maynard Mack na Universidade de Yale, conversou comigo sobre a tendência — verificada entre aqueles que, para sobreviver, viram-se forçados a recorrer ao canibalismo — de falar com franqueza sobre a sua experiência — muitas vezes, para o horror de seus ouvintes (comunicação pessoal, 13 de novembro de 1998). A loquacidade dos dezesseis sobreviventes de um desastre aéreo nos Andes em 1972 permitiu que Piers Paul Read escrevesse o hoje afamado relato sobre canibalismo de sobrevivência, *Alive: The Story of the Andes Survivors*.

Em *Stove by a Whale*, Thomas Heffernan fornece um relato minucioso sobre a situação política no Chile na época em que os sobreviventes do *Essex* chegaram a Valparaíso (pp. 89-91). O arquivo azul intitulado *Essex*, da NHA, contém uma transcrição do Arquivo Nacional do Chile do dia 25 de fevereiro que descreve a provação vivida por Nickerson, Chase e Lawrence. Nickerson refere-se aos esforços do cônsul americano interino, Henry Hill, para ajudá-los. O relato do comodoro Ridgely sobre o aparecimento dos sobreviventes e o tratamento que receberam do doutor Osborn vêm citados por Heffernan (pp. 100-1). Ridgely afirma que os marinheiros a bordo do *Constellation* originalmente ofereceram doar todo o seu salário do mês para o tratamento dos sobreviventes do *Essex* (o que chegaria a um total de 2 a 3 mil dólares), mas ao saberem que os americanos residentes em Valparaíso também haviam criado um fundo de apoio, Ridgely restringiu a doação individual de seus homens a um dólar (Heffernan, p. 100).

Ansel Keys et al. contam o processo doloroso mediante o qual os voluntários da experiência de inanição de Minnesota recuperaram o peso que haviam perdido em *The Biology of Human Starvation* (p. 828). O relato do capitão Harrison sobre as dificuldades que teve para recuperar o funcionamento normal do aparelho digestivo está na sua narrativa sobre o desastre do *Peggy* (Wharton, p. 275). Nickerson fornece um relato minucioso dos problemas enfrentados pelo navio *Hero* ao largo da ilha St. Mary; ver também o meu *Away Off Shore* (pp. 161-2). Minha descrição de como Pollard e Ramsdell chegaram a Valparaíso baseia-se em *Stove by a Whale*, de Heffernan (pp. 95-109), bem como o meu relato do resgate dos três homens que estavam na ilha Henderson (pp. 109-15). Brian Simpson escreve sobre o “incesto gastronômico” em *Cannibalism and the Common Law* (p. 141).

Chappel fala de seus apuros na ilha Henderson em um folheto intitulado “Loss of the *Essex*”, reproduzido em Heffernan (pp. 218-24). Nickerson conversou com Seth Weeks acerca desse período que viveram na ilha, e Weeks confirmou que a fonte de água doce nunca mais surgiu acima da linha da maré baixa. Segundo o oceanógrafo James McKeena, é mais do que provável que uma maré excepcionalmente alta (e baixa), somada a outros fatores como a fase da Lua e variações nos padrões orbitais da Lua e do Sol, tenha permitido à tripulação do *Essex* um acesso temporário à nascente no final de dezembro de 1820 (comunicação pessoal, 10 de maio de 1999). O capitão Beechey escreve sobre o bote do *Essex* desaparecido: “O terceiro [bote] nunca foi encontrado; mas não é improvável que os destroços de um bote e os quatro esqueletos vistos na ilha Duncie por um navio mercante fossem os seus vestígios e os restos da tripulação” (em *Narrative*, vol. 1, pp. 59-61). Heffernan, que cita essa passagem de Beechey, duvida de que a baleeira mencionada possa ser a do *Essex* (*Stove by a Whale*, p. 88).

O relato de Obed Macy sobre o que aconteceu em Nantucket durante o inverno e a

primavera de 1821 estão no terceiro volume dos seus diários na Coleção NHA, 96. A descrição de Frederick Sanford sobre a carta a respeito dos sobreviventes do *Essex* lida “diante da agência do correio, na via pública”, está em um pequeno artigo intitulado “Whale Stories”, que, aparentemente, foi publicado em um jornal de fora da ilha por volta de 1872. Uma cópia sem data desse artigo encontra-se no arquivo da NHA; meus agradecimentos a Elizabeth Oldham por chamar minha atenção para esse texto. Sanford inclui também certo relato um tanto exaltado sobre o ataque da baleia: “Um grande cachalote atirou-se na direção do navio, e com tanta violência que o fez oscilar e sacudir como uma folha de álamo. A baleia, em seguida, afastou-se para barlavento e, ao atingir uma distância de duas milhas, voltou-se e atirou-se contra o navio, atingiu-o na proa com um golpe mortífero, que o fez adernar, inundou-o e o afundou!”.

O *New Bedford Mercury* (15 de junho de 1821) incluiu duas matérias sobre o *Essex*. A primeira veio de um certo capitão Wood, do navio *Triton*, que escutou a história do desastre contada pelo capitão Paddock, do navio *Diana*, e ouviu relatos de que Pollard e Ramsdell tinham sido recolhidos pelo navio *Dauphin*; a segunda matéria fala de uma carta que acabara de chegar de Nantucket, relatando a chegada do navio *Eagle*, com Chase, Lawrence, Nickerson e Ramsdell a bordo. O jornal de Nantucket, o *Inquirer*, só começou a ser publicado em 23 de junho de 1821, quase duas semanas após a chegada do primeiro grupo de sobreviventes do *Essex*. A referência à recepção de Pollard limita-se a uma só frase: “O capitão Pollard, ex-comandante do navio *Essex*, chegou a bordo do *Dois Irmãos* no último domingo” (9 de agosto de 1821). O relato de Frederick Sanford sobre a chegada de Pollard está em “The Perils and Romance of Whaling”, de Gustav Kobé, em *The Century Magazine*, agosto de 1890 (p. 521); ele também escreve sobre o regresso de Pollard para Nantucket no *Inquirer* (28 de março de 1879). Embora muitos escritores, por equívoco, tenham se referido ao relato de Sanford sobre a recepção silenciosa suscitada pela chegada de Chase e seu grupo, na verdade foi a volta de Pollard que provocou essa reação. A descrição da reação de um natural de Nantucket ao retorno de um baleeiro provém do *Nantucket Inquirer* (14 de maio de 1842).

Lance Davis et al. mencionam as responsabilidades maiores e o pagamento melhor de um capitão baleeiro, em comparação com um capitão de navio mercante (*In Pursuit of Leviathan*, pp. 175-85). As recordações de Amasa Delano com respeito a esse regresso após uma viagem malsucedida estão na sua *Narrative of Voyages and Travels* (pp. 252-3). Edouard Stackpole escreve sobre o avô de Owen Coffin, Hezekiah, e sua participação na Revolta do Chá, em *Whales and Destiny* (p. 38). Robert Leach forneceu-me informações relativas à família de Coffin e à Sociedade dos Amigos (comunicação pessoal, 20 de maio de 1998). O relato de Thomas Nickerson sobre a reação de Nancy Coffin com respeito a George Pollard está na sua carta para Leon Lewis.

Piers Paul Read conta como o arcebispo de Montevidéu julgou os sobreviventes dos Andes (*Alive!*, p. 308). Outra autoridade católica, porém, sublinhou que, ao contrário das afirmações de um dos sobreviventes dos Andes, comer carne naquelas circunstâncias não era o equivalente à Sagrada Comunhão (p. 309). Documentos relativos à ascensão do quakerismo em Nantucket referem-se a um debate religioso que faz uma intrigante alusão ao canibalismo e à comunhão. Na primavera de 1698, vários anos antes de o quakerismo dominar a ilha, um Amigo itinerante chamado Thomas Chalkley visitou Nantucket e registrou sua conversa com um dos primeiros colonos da comunidade, Stephen Hussey. Hussey vivera em Barbados, onde ouvira de um quaker a afirmação de que “devemos comer a carne espiritual e beber o sangue espiritual de Cristo”. Hussey perguntou: “Não haverá uma contradição básica na idéia de que a carne e o sangue devam ser espirituais?”. Quando Chalkley argumentou que Cristo falava de forma figurada quando disse aos apóstolos “a menos que vocês comam minha carne e bebam meu sangue, não conhecerão vida alguma dentro de si”, Hussey retrucou com indignação: “Não creio que eles quisessem roer seus braços e seus ombros” (Starbuck, *History of Nantucket*, p. 518). Pode-se apenas imaginar como Hussey e Chalkley teriam reagido ante a história demasiado literal do *Essex*. Claude Rawson refere-se ao canibalismo como um “empecilho cultural” em uma resenha sobre o livro de Brian Simpson — *Cannibalism and the Common Law* — no *London Review of Books* (24 de janeiro de 1985, p. 21). Com relação aos sobreviventes que recorreram ao canibalismo, John Leach escreve: “Se ele puder ser aceito, justificado ou, em certos casos, racionalizado, o ato do canibalismo compulsório poderá ser assimilado com pouca ou nenhuma disfunção psicológica” (*Survival Psychology*, p. 98).

Thomas Heffernan assinalou as semelhanças entre o relato de Chase sobre o que aconteceu nos botes de Pollard e de Joy e aquilo que vem narrado na carta de Aaron Paddack (*Stove by a Whale*, p. 231). Herman Melville escreveu sobre a autoria de Owen Chase da sua própria narrativa nas páginas finais do seu exemplar do livro (ver *Moby Dick*, Northwestern-Newberry, p. 984). Contudo, uma outra questão relativa ao desastre, não citada por Chase, consiste em saber se ele, afinal, cumpriu o último desejo que Richard Peterson manifestou em sua agonia: fazer contato com a viúva do marinheiro, em Nova York. A família de William Coffin Jr. tinha uma espécie de tradição de redigir textos polêmicos. Cinco anos antes, seu pai, erradamente acusado, vinte anos atrás, pela hierarquia quaker da ilha, de roubar o banco de Nantucket, escreveu uma defesa eloqüente que provava que o crime havia sido cometido por pessoas de fora da ilha; ver o meu *Away Off Shore* (pp. 156-9). Também trato da condição de William Coffin Jr. como redator anônimo da narrativa de Chase em *Away Off Shore* (pp. 158 e 249). A declaração acerca do “amor entusiástico pela literatura” que William Coffin sentia apareceu em um obituário no *Nantucket Inquirer* (2 de maio de 1838). Um anúncio relativo à publicação da narrativa de Chase foi publicado no *Inquirer* (22 de novembro de

1821).

Melville registrou, nas últimas páginas do seu exemplar do livro de Chase, que ouvira do capitão Pollard um relato (*Moby Dick*, Northwestern-Newberry, p. 985). Os comentários de Ralph Waldo Emerson acerca da sensibilidade dos naturais de Nantucket a “tudo o que desonra a ilha” está nas anotações do seu diário do ano de 1847, que tratam da ilha (p. 63). Em 1822, uma carta anônima seria publicada em um jornal de Boston questionando o caráter religioso dos habitantes da ilha. Um natural de Nantucket, furioso, respondeu em palavras que poderiam aplicar-se a Owen Chase: “Temos um espião entre nós, que, como outros espiões, envia suas calúnias covardes para outras terras, onde crê que não poderá ser contestado” (*Nantucket Inquirer* [18 de abril de 1822]). Segundo uma lista das viagens baleeiras, feita por Alexander Starbuck na *History of Nantucket*, o *Dois Irmãos* partiu de Nantucket no dia 26 de novembro de 1821. Nickerson fala de ser membro da tripulação do *Dois Irmãos* (junto com Charles Ramsdell) em um poema intitulado “The Ship *Two Brothers*” (Coleção da NHA, 106, pasta 3 1/2).

14. CONSEQUÊNCIAS

Meu relato sobre a última viagem do *Dois Irmãos* baseia-se, em primeiro lugar, no poema de Nickerson “The Ship *Two Brothers*” e na sua narrativa em prosa “Loss of the Ship *Two Brothers* of Nantucket”, ambos inéditos, guardados na coleção da NHA, 106, pasta 3 1/2. O primeiro imediato do *Dois Irmãos*, Eben Gardner, deixou também um relato do naufrágio, que se encontra na NHA. Charles Wilkes, o oficial aspirante do *Waterwitch* que anotou suas conversas com George Pollard, iria se tornar o líder da Expedição Exploratória dos Estados Unidos. Como Heffernan assinala, existe a possibilidade de que Wilkes tenha encontrado Owen Chase em 1839, quando quatro navios da expedição, junto com o *Charles Carroll*, ficaram ancorados por várias semanas no Taiti (pp. 130-1). O relato de Wilkes sobre o seu encontro com o capitão Pollard está na *Autobiography of Rear Admiral Charles Wilkes, U. S. Navy, 1798-1877* e é citado na íntegra em Heffernan (pp. 146-8).

Edouard Stackpole aborda a descoberta da região do Japão, feita por Frederic Coffin, em *The Sea-Hunters* (p. 268); nem todos os estudiosos da caça à baleia estão convencidos de que Coffin foi o primeiro a localizar essa região baleeira. George Pollard pode ter aprendido a fazer uma observação lunar com o capitão anterior do *Dois Irmãos*, George Worth, durante a viagem de dois meses e meio de Valparaíso para Nantucket, na primavera e no verão de 1821. Embora tanto Pollard quanto o capitão Pease, do *Martha*, estivessem convencidos de que haviam topado com um escolho que os mapas não registravam, Nickerson revela em sua carta para Leon Lewis que tanto ele quanto o primeiro imediato do *Martha*, Thomas Derrick,

acreditavam que se tratava dos Escolho da Fragata Francesa, uma ameaça já bem conhecida, a oeste das ilhas do Havai.

O relato de George Bennet sobre seu encontro com George Pollard foi publicado originalmente em *Journal of Voyages and Travels by the Rev. Daniel Tyerman and George Bennet, Esq. Deputed from the London Missionary Society*. Acerca de um caráter baseado em Pollard, Melville escreve no poema *Clarel*:

*Será ele um Jonas? — E homens propagam
A história. Ninguém lhe dará uma vaga
Em uma terceira aventura.*

Nickerson conta a única viagem de Pollard na marinha mercante no seu “Loss of the Ship *Two Brothers* of Nantucket”. O boato de que George Pollard foi substituído por Owen Coffin quando eles tiraram a sorte vem registrado por Cyrus Townsend Brady, em “The Yarn of the *Essex*, Whaler”, em *Cosmopolitan* (novembro de 1904, p. 72). Brady escreveu que, muito embora a tradição fosse “ainda corrente em Nantucket”, ele duvidava da sua veracidade.

Meus agradecimentos a Diana Brown, avó de Joseph Warren Phinney, por me fornecer uma cópia de partes relevantes da transcrição original das reminiscências de Phinney, anotadas por sua filha, Ruth Pierce. A senhora Brown publicou trechos das memórias do seu avô sob o título “Nantucket, Far Away and Long Ago”, em *Historic Nantucket* (pp. 22-30). Em uma comunicação pessoal (9 de agosto de 1998), ela explica a relação de Phinney com o capitão Pollard: “O capitão Warren Phinney, seu pai, casou-se com Valina Worth, filha de Joseph T. Worth e Sophronia Riddel (6 de junho de 1834). Sophronia Riddel, quero crer, era irmã de Mary Riddel, que se casou com o capitão Pollard. Depois de dar à luz três filhas, ela morreu em 1843. Pouco depois disso, ele se casou com Henrietta Smith, que morreu no fim de 1845, ano em que Joseph Brown nasceu. Seu pai faleceu cinco anos depois disso em um desastre marítimo em um dos Grandes Lagos, e, assim, ele foi criado por sua avó e seu avô Smith. Ele, está claro, não era um parente consanguíneo dos Pollard, mas eles eram parte da sua família adotiva”. O boato sobre George Pollard fazer pouco de ter comido Owen Coffin está registrado em *Folklore at the Sea*, de Horace Beck (p. 379). Até o final da década de 60, ainda se repetia a tradição em Nantucket; meus agradecimentos a Thomas McGlenn, que freqüentou a escola na ilha, por partilhar comigo a lembrança da anedota sobre Pollard.

O que se sabe sobre a vida de Owen Chase após o desastre do *Essex* é narrado por Heffernan em *Stove by a Whale* (pp. 119-45). Emerson registrou sua conversa com o marujo sobre a baleia branca e o navio *Winslow/Essex* no dia 19 de fevereiro de 1834 (*Journals*, vol. 4, p. 265). As lembranças de Melville em relação ao encontro com o filho de Chase e de ter visto o próprio Chase estão nas páginas finais do seu

exemplar da narrativa do *Essex* (*Moby Dick*, Northwestern-Newberry, pp. 981-3). Embora tenha aparentemente encontrado o filho de Chase, Melville partiu para o mar após Chase ter se aposentado como capitão de baleeiro e confundiu outra pessoa com o antigo primeiro imediato do *Essex*. Mesmo que Melville de fato não tenha visto Chase, pensou ter visto, e foi a sensibilidade de Melville que, em larga medida, veio a determinar a forma como as gerações futuras veriam o desastre do *Essex*: através das lentes de *Moby Dick*. Os comentários de Melville relativos ao modo como Chase recebeu a notícia sobre a infidelidade da esposa estão também no seu exemplar da narrativa (*Moby Dick*, Northwestern-Newberry, p. 995).

Em “Loss of the Ship *Two Brothers* of Nantucket”, Nickerson conta o que aconteceu depois que a tripulação foi levada para Oahu no navio *Martha*: “Todos os tripulantes do *Martha* foram deixados em terra a salvo e, como a frota baleeira se encontrava no porto naquela ocasião, cada um tomou seu próprio rumo e embarcaram em navios distintos, conforme as circunstâncias se ofereciam”. Heffernan menciona que Ramsdell foi capitão do navio *General Jackson*, em *Stove by a Whale* (p. 152); os registros genealógicos computadorizados da NHA mostram que a primeira esposa de Ramsdell, Mercy Fisher, deu à luz quatro filhos e morreu em 1846, e que sua segunda esposa, Elisa Lamb, teve dois filhos. O Arquivo Municipal de Brooklyn registra um Thomas G. Nickerson, comandante de navio, que residia em Hewes 293, ainda em 1872. O obituário de Benjamin Lawrence saiu no *Nantucket Inquirer and Mirror* (5 de abril de 1879). Nickerson, em sua narrativa, escreve acerca da sina de William Wright e Thomas Chappel. O obituário de Seth Weeks saiu no *Nantucket Inquirer and Mirror* (24 de setembro de 1887); conclui da seguinte forma: “Ele ficou cego por alguns anos e terminou sua vida em paz e serenidade, cercado pelos seus, sempre muito respeitado e honrado”.

Edouard Stackpole reproduz a informação de que os naturais de Nantucket não conversam sobre o *Essex* em “Aftermath”, na edição da NHA da narrativa de Nickerson (p. 78). Para um comentário sobre a reputação da ilha como um baluarte abolicionista quaker, ver o meu “Every Wave Is a Fortune: Nantucket Island and the Making of the American Icon”; Whittier escreve sobre Nantucket na sua balada “The Exiles”, sobre a viagem de Thomas Macy à ilha, em 1659. Examinei o sucesso da tripulação quase exclusivamente negra do navio *Loper* em *Away Off Shore* (pp. 162-3). Frederick Douglass encerrou a primeira edição da narrativa da sua vida com o seu discurso proferido no Ateneu de Nantucket.

Thomas Heffernan investiga as utilizações literárias da história do *Essex* no seu capítulo “Telling the Story” (pp. 155-82). O autor de um artigo no *Garrettsville* (Ohio) *Journal* (3 de setembro de 1896) sobre a volta do baú do *Essex* para Nantucket fornece indícios convincentes do impacto que a história do *Essex* provocou na juventude americana: “No velho ‘Eclectic Fourth Reader’, de McGuffey, habituamo-nos a ler esse relato. Falava de baleeiros que estavam em botes, em mar

aberto, a 3 mil quilômetros de terra firme [...] relatos como esse produziam na mente infantil uma impressão que ainda perdura”. Para atestar o quanto a história do *Essex* se difundiu, há uma canção intitulada “The Shipwreck of the *Essex*”, registrada na Cornúlia, Inglaterra. A balada toma inúmeras liberdades com os fatos do desastre, afirmando, por exemplo, que tiraram a sorte nada menos do que oito vezes, enquanto os homens ainda estavam na ilha Duncie (em *Cannibalism and the Common Law*, de Simpson, pp. 316-7). A correspondência de Emerson para sua filha sobre o *Essex* está em suas cartas coligidas, editadas por Ralph Rusk, vol. 3 (pp. 398-9). Sobre a única visita de Melville a Nantucket, ver “Herman Melville: Nantucket’s First Tourist”, de Susan Beegel. Melville registrou suas impressões sobre George Pollard nas páginas da *Narrative* de Chase (*Moby Dick*, Northwestern-Newberry, pp. 987-8).

Sobre o declínio de Nantucket como porto baleeiro e o grande incêndio de 1846, ver o meu *Away Off Shore* (pp. 195-8, 203-4 e 209-10). Christopher Hussey, em *Talks About Old Nantucket*, escreve sobre o modo como a língua incandescente de óleo cercou os bombeiros nos bancos de areia da enseada (p. 61); ver também o excelente relato sobre o incêndio escrito por William C. Macy na Parte III da *History of Nantucket*, de Obed Macy (pp. 287-9). Com relação ao *Oak*, o último navio baleeiro de Nantucket, Alexander Starbuck escreve: “Vendido ao Panamá, 1872; trouxe para a ilha sessenta barris de espermacete, 450 barris de óleo de baleia [verdadeira]. Último baleeiro de Nantucket” (p. 483).

As estatísticas relativas ao número de cachalotes mortos nos séculos XIX e XX estão em “Sperm Whale”, de Dale Rice (p. 191); ver também Davis et al., *Pursuit of Leviathan* (p. 135) e “The Behavior of Mature Sperm Whales on the Galapagos Islands Breeding Grounds”, de Hal Whitehead (p. 696). Charles Wilkes (o mesmo homem que, como oficial aspirante, conversou com George Pollard) registrou a observação de que os cachalotes haviam se tornado “mais bravios” no vol. 5 da *Narrative of the United States Exploring Expedition* (p. 493). Alexander Starbuck coligiu relatos de ataques de baleias contra navios na *History of the American Whale Fishery* (pp. 114-25). A descrição do capitão DeBlois do seu encontro com a baleia que afundou o *Ann Alexander* está em *The Ship Ann Alexander of New Bedford, 1805-1851*, de Clement Sawtell (pp. 61-84). Melville refere-se à “baleia do *Ann Alexander*” em uma carta, com data de 7 de novembro de 1851, para Evert Duyckink, na sua *Correspondence* (pp. 139-40).

Em uma carta de 15 de novembro de 1868, para Winifred Battie, Phebe Chase conta ter visto Owen Chase: “Ele chamou-me de prima Susan (confundiu-me com minha irmã Worth), segurou minha mão e chorou como uma criança, dizendo *Ai, minha cabeça, minha cabeça*. Dava pena de ver o bravo homem assim abatido, e a sua aparência pessoal tão modificada, pois ele não se permitia vestir-se de forma apropriada, com medo de se ver na penúria” (Coleção da NHA, 105, pasta 15).

Para informações relativas a Nickerson, ver o prefácio de Edouard Stackpole para a edição da NHA da narrativa de Nickerson (pp. 8-11). Meus agradecimentos a Aimee Newell, curador das coleções da NHA, por me fornecer informações relativas ao carretel com o cordel tecido por Benjamin Lawrence e ao baú do *Essex*. Ver “A Relic of the Whaleship *Essex*”, no *Nantucket Inquirer and Mirror* (22 de agosto de 1986) e “A Valuable Relic Preserved”, no *Garrettsville Journal* (3 de setembro de 1896).

EPÍLOGO — OSSOS

As informações sobre o cachalote que encalhou na praia em Nantucket no final de 1997 provêm das seguintes fontes: artigos de Dionis Gauvin e Chris Warner no *Nantucket Inquirer and Mirror* (8 de janeiro de 1998); artigos de J. C. Gamble em *Nantucket Beacon* (8 de janeiro de 1998); “The Story of Nantucket’s Sperm Whale”, de Cecil Barron Jensen, em *Historic Nantucket* (verão de 1998, pp. 5-8); e entrevistas feitas em maio e junho de 1999, com Edie Ray, Tracy Plaut, Tracy Sundell, Jeremy Slavitz, Rick Morcom e a doutora Karlene Ketten. O doutor Wesley Tiffney, diretor da Estação de Campo da Universidade de Massachusetts-Boston, conversou comigo sobre a erosão em Codfish Park (comunicação pessoal, junho de 1999).

A necropsia da baleia foi supervisionada por Connie Marigo e Howard Krum, do Aquário da Nova Inglaterra. O retalhamento da baleia foi chefiado por Tom French, do Departamento de Pesca e Vida Selvagem de Massachusetts. Trabalhando com French estavam David Taylor, professor de ciências na Triton Regional High School em Newburyport, Massachusetts, e três alunos de Taylor. Foi bem apropriado que Taylor e seus alunos fossem de Newburyport, lugar de onde vieram muitos colonos de Nantucket no século XVII. A Associação Histórica de Nantucket recebeu a doação do esqueleto, em caráter oficial, do Serviço Nacional de Pesca Marinha, no inverno de 1998.

Segundo *Holiday Island*, de Clay Lancaster, Thomas Nickerson era gerente de uma pousada na rua North Water em meados de 1870 (quando conheceu o escritor Leon Lewis), mas mudou-se para a rua North (hoje Cliff Road) em 1882 (p. 55). Um anúncio publicado no *Inquirer and Mirror* (26 de junho de 1875) avisa que Nickerson abriu “uma pousada familiar [com] vários quartos amplos, arejados e bem instalados, com todas as comodidades de um lar”. Meus agradecimentos a Elizabeth Oldham por chamar minha atenção para esse anúncio.

Bibliografia

ALTMAN, I., e W. Haythorn. "The Ecology of Isolated Groups." *Behavioural Science* 12 (1967), pp. 169-82.

ANDREWS, Deborah C. "Attacks of Whales on Ships: A Checklist." *Melville Society Extracts* (maio de 1974), pp. 3-17.

ANSEL, Willits D. *The Whaleboat: A Study of Design, Construction and Use from 1850-1970*. Mystic, Conn., Mystic Seaport Museum, 1978.

ASHLEY, Clifford W. *The Yankee Whaler*. Boston, Houghton Mifflin, 1926.

ASKENASY, Hans. *Cannibalism: From Sacrifice to Survival*. Amherst, Nova York, Prometheus Books, 1994.

BACON, Margaret Hope. *Valiant Friend: The Life of Lucretia Mott*. Nova York, Walker, 1980.

BARKER, Francis; Peter Hulme, e Margaret Iversen (orgs.). *Cannibalism and the Colonial World*. Cambridge, Nova York, Melbourne, Cambridge University Press, 1998.

BARROW, Sir John. *The Mutiny of the Bounty*. Boston, David R. Godine, 1980.

BARTON, Allen H. *Communities in Disaster: A Sociological Analysis of Collective Stress Situations*. Nova York, Doubleday, 1969.

BECK, Horace. *Folklore and the Sea*. Middletown, Conn., Wesleyan University Press, 1973.

BEECHEY, Frederick William. *Narrative of a Voyage to the Pacific... in the Years 1825, 26, 27, 28*. 2 vols. Londres, Henry Colburn and Richard Bentley, 1831.

BEEGEL, Susan. "Herman Melville: Nantucket's First Tourist". *Historic Nantucket* (outono, 1991), pp. 41-4.

BENNET, Glin. *Beyon Endurance: Survival at the Extremes*. Nova York, St. Martins, 1983.

BENTON, Tim, e Tom Spencer (orgs.). *The Pitcairn Islands: Biogeography, Ecology and Prehistory*. San Diego e Londres, Academic Press, 1995.

BIRKET, Dea. *Serpent in Paradise*. Nova York, Doubleday, 1997.

BLIGH, William. *The Journal of Bounty's Launch*. Ed. A. Richard Mansir. Los Angeles, Kittiwake, 1989.

BLOCH, H. A. "The Personality of Inmates of Concentration Camps." *American Journal of Sociology* (1947), p. 335-41.

BLUHM, Hilde O. "How Did They Survive?" *American Journal of Psychotherapy*, 2, n.1 (1948), pp. 3-32.

BLUESTONE H., e C. L. McGahee. "Reaction to Extreme Stress: Impending Death by Execution." *American Journal of Psychiatry*, 119 (1962), pp. 393-6.

BOLSTER, W. Jeffrey. *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*. Cambridge, Massachusetts, Londres, Inglaterra, Harvard University Press, 1997.

BRADY, Cyrus Townsend. "The Year of the Essex, Whaler". *Cosmopolitan*. Novembro de 1904, pp. 71-2.

BRADY, William. *The Kedge-Anchor; or, Young Sailors' Assistant*. 5^a ed. Nova York, Taylor and Clement, 1850.

BROWNE, J. Ross. *Etchings of a Whaling Cruise*. Ed. John Seelye. 1846. Republicado em Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1968.

BULLEN, Frank T. *The Cruise of the Cachalot: Round the World after Sperm Whales*. Nova York, Appleton, 1899.

BURGER, G. E. C., J. C. Drummond, e H. R. Sandstead (orgs.). *Malnutrition and Starvation in Western Netherlands, September 1944-July 1945, Parts I and II*. Haia, Holanda, Departamento Geral de Imprensa Estatal, 1948.

BUSCH, Britton Cooper. *Whaling Will Never Do For Me: The American Whaleman in the Nineteenth Century*. Lexington, University Press of Kentucky,

1994.

BYERS, Edward. *The Nation of Nantucket: Society and Politics in an Early American Commercial Center, 1660-1820*. Boston, Northeastern University Press, 1987.

CALDWELL, D. K.; M. C. Caldwell; e D. W. Rice. "Behavior of the Sperm Whale", in K. S. Norris (org.), *Whales, Dolphins, and Porpoises*. Berkeley e Los Angeles, University of California Press, 1966.

CALLAHAN, Steven. *Adrift: Seventy-Six Days Lost at Sea*. Nova York, Ballantine Books, 1986.

CARLISLE, Henry. *The Jonah Man*. Nova York, Knopf, 1984.

CARY, William S. *Wrecked on the Feejees*. Fairfield, Washington, Galleon Press, 1928.

CHADWICK, Bruce. "The Sinking of the *Essex*". *Sail* (janeiro de 1982), pp. 165-7.

CHAPPEL, Thomas. *An Account of the Loss of the Essex*. Londres, Religious Tract Society, s.d., circa 1824.

CHASE, Carl A. *Introduction to Natural Science*. Nova York, Norton, 1991.

CHASE, Owen. *Narrative of the Most Extraordinary and Distressing Shipwreck of the Whale-Ship Essex, of Nantucket;...* Nova York, W. B. Gilley, 1821.

CHURCH, Albert Cook. *Whale Ships and Whaling*. Nova York, Bonanza Books, 1975.

CLOUD, Enoch. *Enoch's Voyage: Life of a Whaleship, 1851-1854*. Wakefield, Rhode Island e Londres, Moyer and Bell, 1994.

COLNETT, James. *A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean*. 1798. Reedição, Nova York, Da Capo Press, 1968.

COMSTOCK, William. *A Voyage to the Pacific, Descriptive of the Customs, Usages and Sufferings on Board of Nantucket Whale-Ships*. Boston, Oliver L. Perkins, 1838.

_____. *The Life of Samuel Comstock*. Boston, James Fisher, 1840.

CONGDON, Thomas. "Mrs. Coffin, Consolation". *Forbes FYI* (outono de 1997), pp. 69-76.

CRAIGHEAD, Frank C. Jr., e John J. Craighead. *How to Survive on Land and Sea*. 1943. Reedição, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1984.

CRAIN, Caleb. "Lovers of Human Flesh: Homosexuality and Cannibalism in Melville's Novels". *American Literature*, 66, n. 1 (março de 1994), pp. 25-

CREIGHTON, Margaret S. *Dogwatch and Liberty Days: Seafaring Life in the Nineteenth Century*. Salem, Massachusetts, Peabody Museum of Salem, 1982.

_____. *Rites and Passages: The Experience of American Whaling, 1830-1870*. Cambridge e Nova York, Cambridge University Press, 1995.

CRÈVECOEUR, J. Hector St. John de. *Letters from an American farmer and Sketches of Eighteenth-Century America*. Editado por Albert E. Stone, 1782. Reedição, Nova York, Penguin, 1981.

CRITCHLEY, MacDonald. *Shipwreck Survivors: A Medical Study*. Londres, J. and A. Churchill, 1943.

CROSBY, Everett U. *Nantucket in Print*. Nantucket, Mass., Tetaukimmo Press, 1946.

CURRIER, John J. "Historical Sketch of Ship Building on the Merrimac River". Newburyport, Massachusetts, 1877.

DANA, Richard Henry. *Two Years Before the Mast*. Nova York, Viking Penguin, 1981.

DANA, Richard Henry. *The Seaman's Friend*. Boston, Thomas Groom, 1845.

DARWIN, Charles. *The Voyage of the Beagle*. Nova York, Doubleday, 1963.

DAVIS, Lance E.; Robert E. Gallman; e Karin Gleiter. *In Pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816-1906*. Chicago e Londres, University Chicago Press, 1997.

DELANO, Amasa. *Narrative of Voyages and Travels*. Boston, G. G. House, 1817.

DELANO, Reuben. *The Wanderings and Adventures of Reuben Delano, Being a Narrative of Twelve Years's Life in a Whale Ship*. Worcester & Boston, Thomas Drew, 1846.

DENING, Greg. *Islands and Beaches, Discourse on a Silent Land: Marquesas, 1774-1880*. Chicago, Dorsey Press, 1980.

_____. *Mr. Bligh's Bad Language: Passion, Power and Theatre on the Bounty*. Cambridge, Nova York, Melbourne, Cambridge University Press, 1992.

DEURENBERG, P.: M. Yap; e W. A. van Stavern. "Body Mass Index and Percent Body Fat: A Meta-Analysis Among Different Ethnic Groups". *International Journal of Obesity*, 22 (1998), pp. 1164-71.

DIXON, Barbara M. *Good Health for African Americans*. Nova York, Three Rivers Press, 1994.

DODGE, Ernest S. *Beyond the Capes: Pacific Exploration from Capitain Cook to the Challenger (1776-1877)*. Boston, Little, Brown, 1971.

_____. *Islands and Empires: Western Impact on the Pacific and East Asia*. Minneapolis, Univesity of Minnesota Press, 1976.

EIBL-EIBESFELDT, Ivenaus. *Galapagos: The Noah's Ark of the Pacific*. Nova York, Doubleday, 1961.

ELLIS, Richard. *Men and Whales*. Nova York, Knopf, 1991.

_____. *The Search of the Giant Squid*. Nova York, The Lyons Press, 1998.

EMERSON, Ralph Waldo. *The Letters*, vol. III. Organizadas por Ralph L. Rusk. Nova York, Columbia University Press, 1939.

_____. *Journals and Miscellaneous Notebooks*, vol. IV (organizado por Alfred R. Ferguson) e vol. X (organizado por Merton M. Sealts Jr.). Cambridge, Harvard University Press, 1964 e 1973.

EPSTEIN, Y. "Crowding Stress and Human Behavior", in G. Evans (org.), *Environmental Stress*. Cambridge, Nova York, Melbourne, Cambridge University Press, 1982, pp. 133-48.

FALCONER, W. A. *Falconer's Marine Dictionary*. 1815. Reedição, Londres, Macdonald and Jane's, 1974.

FORBES, Robert Bennet. *Loos of the Essex, Destroyed by a Whale*. Cambridge, Mass., John Wilson and Son, 1884.

FOSBERG, F. R. *Man's Place in the Island Ecosystem: A Symposium*. Honolulu Bishop Museum Press, 1965.

GARN, S. M., e W. D. Block. "The Limited Nutritional Value of Cannibalism". *American Anthropologist*, 72, n. 106. 1970, pp. 106-7.

GREENE, Lorenzo. *The Negro in Colonial New England*. 1942. Nova York, Atheneum, 1969.

GREENE, Welcome. "Recollections of Occurrences on a Visit to Nantucket, 1821". Howard Greene Papers, The State Historical Society of Wisconsin.

GREENHILL, Basil (org.). *The Opening of the Pacific: Image and Reality*. Maritime Monographs and Report, n. 2. Londres, National Maritime Museum, 1971.

GUBA, Emil. *Nantucket Odyssey*. Lexington, Mass., Lexington Press, 1965.

GUETZKOW, Harold Steere, e Paul Bowman. *Men and Hunger: A Psychological Manual for Relief Workers*. Elgin, Ill., Brethren Publishing,

1946.

HARLAND, John. *Seamanship in the Age of Sail: An Account of Shiphandling of the Sailing Man-of-War, 1600-1860*. Annapolis, Naval Institute Press, 1984.

HART, Joseph C. *Miriam Coffin, or The Whale-Fishermen: A Tale*. 1834. Reedição, Nantucket, Mass., Mill Hill Press, 1995.

HAVERSTICK, Iola, e Betty Shepard (orgs.). *The Wreck of the Whaleship Essex: A Narrative Account by Owen Chase*. Nova York, Harcourt, Brace, 1965.

HAYES, Walter. *The Capitain from Nantucket and the Mutiny on the Bounty*. Ann Arbor, Clements Library, 1996.

HEGARTY, Reginald B. *Birth of a Whaleship*. New Bedford, Mass., New Bedford Free Public Library, 1964.

HEFFERNAN, Thomas Farel. *Stove by a Whale: Owen Chase and the Essex*. Hanover e Londres, University Press of New England, 1981.

HENDERSON, S., e Bostock T. "Coping Behaviour After Shipwreck". *British Journal of Psychiatry*, 5 (1977), pp. 543-62.

HEWSON, J. B. *A History of the Practice of Navigation*. Glasgow, Brown, Son and Ferguson, 1951.

HOHMAN, Elmo P. *The American Whaleman: A Study of Life and Labor in the Whaling Industry*. Nova York; Longmans, Green and Co., 1928.

HORTON, James Oliver, e Lois E. Horton. *Black Bostonians: Family Life and Community Struggle in the Antebellum North*. Nova York, Londres, Holmes and Meier, 1979.

HUBBARD, Richard K. *Boater's Bowditch: The Small Craft American Practical Navigator*. Camden, Maine, International Marine, 1998.

HUSSEY, Christopher Coffin. *Talks About Old Nantucket*. Nantucket, Mass., 1901.

JACKSON, Michael. *Galapagos: A Natural History*. Calgary, Alberta, University of Calgary Press, 1993.

JENSEN, Cecil Barron. "The Story of Nantucket's Sperm Whale". *Historic Nantucket* (verão de 1998), pp. 5-8.

JOHANSEN, Albert. *The House of Beadle and Adams*, vol. 2. University of Oklahoma Press, 1950.

JOHNSON, James Weldom. *Black Manhattan*. Nova York, Atheneum, 1972.

JOHNSTON, J. "Haunted by Memories". *Bereavement Care*, 9, n. 1

(1990), pp. 10-1.

KEYS, Ancel; Josef Brozek; Austin Henschel; Olaf Michelson, e Hentry Longstreet Taylor. *The Biology of Human Starvation* (2 vols.) Minneapolis, University of Minnesota Press, 1950.

KING, Joseph A. *Winter of Entrapment: A New Look at the Donner Party*. Lafayette, Calif., K&K Publications, 1992.

KINSTON, Warren; e Rachel Rosser. "Disaster: Effects of Mental and Physical State". *Journal of Psychosomatic Research*, 18 (1974), pp. 437-56.

KOBÉ, Gustav. "The Perils and Romance of Whaling". *The Century Magazine*, XL, n. 4 (agosto de 1980), pp. 509-25.

LANCASTER, Clay. *Holiday Island: The Pageant of Nantucket's Hostelries and Summer Life from Its Beginings to the Mid-twentieth Century*. Nantucket, Mass., Nantucket Historical Association, 1993.

LANGSDORFF, George Heinrich. *Remarks and Observations on a Voyage Around the World from 1803-1807*. Org. por Richard A. Price. Kingston, Ontario, e Fairbanks, Alaska, Limestone Press, 1993.

LEACH, John. *Survival Psychology*. Nova York, New York University Press, 1994.

LEACH, Robert, e Peter Gow. *Quaker Nantucket: The Religious Community Behind the Whaling Empire*. Nantucket, Mass., Mill Hill Press, 1997.

LESLIE, Edward E. *Desperate Journeys, Abandoned Souls: True Stories of Castaways and Other Survivors*. Boston e Nova York, Houghton Mifflin, 1988.

LESTRINGANT, Frank. *Cannibals: The Discovery and Representation of the Cannibal from Columbus to Jules Verne*. Berkeley e Los Angeles, University of California Press, 1997.

LEVER, Darcy. *The Young Sea Officer's Sheet Anchor, or a Key to the Leading of Rigging and to Practical Seamanship*. 1819. Reedição, Boston, Charles G. Lauriat, 1938.

LUDTKE, Jen. *Atlantic Peeks: An Ethnographic Guide to the Portuguese-Speaking Islands*. Hanover, Mass., Christopher Publishing House, 1989.

MACY, Obed. *The History of Nantucket*. 1835. Reedição, Macys of Ellinwood, Ellinwood, Kansas, 1985.

_____. "A Journal of the Most Remarkable Events Commenced and Kept by Obed Macy", vol. 3 (13 de novembro de 1814-27 de abril de 1822), Coleção da NHA, 96.

MACY, William F. *The Nantucket Scrap-Basket*. 1916. Reedição, Macys of Ellinwood, Ellinwood, Kansas, 1984.

MACY, William H. *There She Blows! Or The Whales We Caught and How We Did It*. Boston, Lee and Shepard, 1877.

MAURY, Matthew Fontaine. *Wind and Current Charts*. Washington, U. S. Hydrographic Office, 1858.

MCGARVEY, Stephen. "Obesity in Samoans and a Perspective on Its Etiology in Polynesians". *American Journal of Clinical Nutrition*, 53, n. 1 (1991), pp. 1586S-94S.

_____. "The Thrifty Gene Concept and Adiposity Studies in Biological Anthropology". *The Journal of Polynesian Society* (março de 1994), pp. 29-42.

MCGEE. W. J. "Desert Thirst as Disease". *Interstate Medical Journal* (março de 1906), pp. 279-300.

MCKEE, Alexander. *Death Raft: The Human Drama of the Medusa Shipwreck*. Nova York, Scribner's, 1975.

MCLOUGHLIN, Robert. *Law and Order on Pitcairn Islands*. Governo das ilhas Pitcairn, Henderson, Ducie e Oeneo, 1971.

MCNALLY, Robert. *So Remorseless a Havoc: Of Dolphins, Whales and Men*. Boston, Little, Brown, 1981.

MELVILLE, Herman. *Moby-Dick, or The Whale*. 1851. Evanston e Chicago, Northwestern University Press and The Newbury Library, 1988.

_____. *The Piazza Tales and Other Prose Pieces, 1839-1860*. Evanston e Chicago, Northwestern University Press and The Newbury Library, 1987.

_____. *Clarel, A Poem and Pilgrimage in the Holy Land*, 1876. Evanston e Chicago, Northwestern University Press and The Newbury Library, 1991.

_____. *Correspondence*. Organizado por Lynn Horth. Evanston e Chicago, Northwestern University Press and The Newbury Library, 1993.

MORISON, Samuel Eliot. *The Maritime History of Massachusetts, 1783-1860*. Boston, Houghton-Mifflin, 1921.

MOWATT, Farley. *Peolpe of the Deer*. Toronto, McClelland-Bantam, 1975.

MURPHEY, Charles. *A Journal of a Whaling Voyage on Board Ship Dauphin, of Nantucket*. Mahapoiselt, Mass., Atlantic Publishing Co., 1877.

NICKERSON, Thomas. *The Loss of the Ship "Essex" Sunk by a Whale and the Ordeal of the Crew in Open Boats*. Nantucket, Mass., Nantucket Historical Association, 1984.

NORDHOFF, Charles. *Whaling and Fishing*. Nova York, Dodd Mead, 1895.

OLIVER, Sandra L. *Saltwater Foodways: New Englanders and Their Food, at Sea and Ashore, in the Nineteenth Century*. Mystic, Conn., Mystic Seaport Museum, 1995.

OLMSTEAD, Francis Allyn. *Incidents of a Whaling Voyage*. 1841. Reedição, Rutland, Vermont; Tóquio, Charles E. Tuttle, 1969.

OLSON, Charles. *Call Me Ishmael*. San Francisco, City Lights Books, 1947.

PHILBRICK, Charles. *Nobody Laughs, Noboody Cries*. Nova York, Londres, The Smith, 1976.

PHILBRICK, Nathaniel. "The Nantucket Sequence in Crèvecoeur's *Letters from an American Farmer*". *New England Quarterly* (setembro de 1991), pp. 414-32.

_____. "Every Wave Is a Fortune: Nantucket Island and the Making of an American Icon". *New England Quarterly* (setembro de 1994), pp. 434-47.

_____. *Away Off Shore: Nantucket Island and Its People, 1602-1890*. Nantucket, Mass., Mill Hill Press, 1994.

_____. *Abram's Eyes: The Native American Legacy of Nantucket Island*. Nantucket, Mass., Mill Hill Press, 1998.

PHINNEY, Joseph Warren. "Nantucket, Far Away and Long Ago". *Historic Nantucket*, outubro de 1985, pp. 17-20.

POE, Edgar Allan. *Selected Writings of Edgar Allan Poe*. Organizado por Edward H. Davidson. Boston, Houghton Mifflin, 1956.

POMMER, Henry F. "Herman Melville and the Wake of the *Essex*". *American Literature* (novembro de 1948), pp. 290-304.

PORTER, David. *Journal of a Cruise Made to the Pacific Ocean in the U.S. Frigate Essex*. Nova York, Wiley and Halsted, 1822.

PRATT, Addison. *The Journals*. Organizado por S. George Ellsworth. Salt Lake City, University of Utah Press, 1990.

PUTNEY, Martha S. *Black Sailors: Afro-American Merchant Seamen and Whalemen Prior to the Civil War*. Nova York, Westport, Conn., Londres, Greenwood Press, 1987.

RADIL-WEISS, T. "Man in Extreme Conditions: Some Medical and Psychological Aspects of the Auschwitz Concentration Camp". *Psychiatry*, 46 (1983), pp. 259-69.

RAWSON, Claude. "Eating People". Resenha em *London Review of Books*

(24 de janeiro de 1985), pp. 20-2.

_____. "The Horror, The Holy Horror: Revulsion, Accusation and the Eucharist in the History of Cannibalism". Resenha em *Times Literary Supplement* (31 de outubro de 1997), pp. 3-5.

READ, Piers Paul. *Alive! The Story of the Andes Survivors*. Nova York, Avon, 1975.

REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Cambridge, Nova York, Port Chester, Melbourne, Sydney, Cambridge University Press, 1987.

REES, Abraham. *Rees' Naval Architecture, 1819-1820*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1970.

RICE, D. W. "Sperm Whale", in S. H. Ridgway e R. Harrison (orgs.), *Handbook of Marine Mammals*, vol. 4. Londres, San Diego, Academic Press, 1989.

ROBERTS, Kenneth. *Boon Island, Including Contemporary Accounts of the Wreck of the Nottingham Galley*. Organizado por Jack Bales e Richard Warner. Hanover e Londres, University Press of New England, 1996.

ROBERTSON, Dougal. *Survive the Savage Sea*. Nova York, Washington, Praeger, 1974.

_____. *Sea Survival: A Manual*. Londres, Paul Elek, 1975.

RONNBERG, Erik A. R. Jr. *To Build a Whaleboat: Historical Notes and a Modelmaker's Guide*. New Bedford, Mass., Old Dartmouth Historical Society, 1985.

SAGAN, Eli. *Cannibalism: Human Aggression and Cultural Form*. Nova York, Harper and Row, 1974.

SAUNDERS, Ann. *Narrative of the Shipwreck and Sufferings of Miss Ann Saunders*. Providence, Z. S. Crossman, 1827.

SAVIGNY, J.-B. Henry, e Alexander Correard. *Narrative of a Voyage to Senegal*. Marlboro, Vermont, Marlboro Press, 1986.

SAWTELL, Clement Cleveland. *The Ship Ann Alexander of New Bedford, 1805-1851*. Mystic, Conn., Marine Historical Association, n. 40, 1962.

SHARP, Andrew. *The Discovery of the Pacific Islands*. Nova York, Londres, Greenwood Press, 1960.

SIMPSON, A. W. Brian. *Cannibalism and the Common Law: A Victorian Yachting Tragedy*. Londres e Rio Grande, Hambledon Press, 1994.

SLEVIN, Joseph Richard. *The Galapagos Islands: A History of their*

Exploration. São Francisco, California Academy of Sciences, 1959.

STACKPOLE, Edouard A. *Rambling Through the Streets and Lanes of Nantucket*. Nantucket, Inquirer and Mirror Press, 1947.

_____. *The Loss of the Essex, Sunk by a Whale in Mid-Ocean*. Falmouth, Mass., Kendall Printing, 1977.

_____. *The Sea-Hunters: The Great Age of Whaling*. Filadélfia, J. B. Lippincott, 1953.

STARBUCK, Alexander. *The History of the American Whale Fishery*. Waltham, Mass., 1878.

_____. *The History of Nantucket*. 1924. Reedição, Rutland, Vermont, Charles G. Tuttle, 1969.

STEWART, George R. *Ordeal by Hunger: The Story of the Donner Party*. Boston, Nova York, Houghton Mifflin, 1988.

TAKADA, Shiguro. *Contingency Cannibalism: Superhardcore Survivalism's Dirty Little Secret*. Boulder, Colorado, Paladin Press, 1999.

TANNAHILL, Reay. *Flesh and Blood: A History of the Cannibal Complex*. Nova York, Stern and Day, 1975.

TOWNSEND, C. H. "The Galapagos Tortoises in Their Relation to the Whaling Industry: A Study of Old Logbooks". *Zoologica*, 4, n. 3 (1925), pp. 55-135.

TURNER, Christy G., e Jacqueline A. Turner. *Man Corn: Cannibalism and Violence in the Prehistoric American Southwest*. Salt Lake City, University of Utah Press, 1998.

TYERMAN, Daniel, e George Bennet. *Journal of Voyages*. Londres, Frederick Westley, 1831.

VAN DENBERGH, John. "Expedition of the California Academy of Sciences to the Galapagos Islands, 1905-1906: The Gigantic Land Tortoises of the Galapagos Archipelago". California Academy of Sciences, 1914, vol. II, parte I, pp. 203-374.

VAN DORN, William G. *Oceanography and Seamanship*. Centreville, Maryland, Cornell Maritime Press, 1993.

VICKERS, Daniel, "The First Whaleman of Nantucket". *William and Mary Quarterly*, outubro de 1993, pp. 560-83.

VICKERY, J. A., e Brooke, M. De L. "The Kleptoparasitic Interactions Between Great Frigatebirds and Masked Boobies on Henderson Island, South Pacific". *The Condor*, 96 (1994), pp. 331-40.

WARD, R. Gerard (org.). *American Activities in the Central Pacific, 1790-*

1870, vols. 2 e 3. Upper Saddle, New Jersey, Gregg Press, 1967.

WEILGART, Linda; Hal Whitehead, e Katherine Payne. "A Colossal Convergence". *American Scientist* (maio-junho de 1996), pp. 278-87.

WHARTON, Donald P. (org.). *In The Through of the Sea: Selected American Sea-Deliverance Narratives, 1610-1766*. Westport, Conn., Londres, Greenwood Press, 1979.

WHITEHEAD, Hal. *Voyage to the Whales*. Post Mills, Vt., Chelsea Green Publishing, 1991.

_____. "The Behaviour of Mature Male Sperm Whales on the Galapagos Breeding Grounds". *Canadian Journal of Zoology*, 71 (1993), pp. 689-99.

_____. "Status of Pacific Sperm Whale Stock Before Modern Whaling". Reeditado em *Whale Community*, 45 (1995), pp. 407-12.

_____. "The Realm of the Elusive Sperm Whale". *National Geographic* (novembro de 1995), pp. 56-73.

WHITEHEAD, Hal, e Linda S. Weilgart "Moby's Click: Sperm Whale Underwater Sounds, Symphony Beneath the Sea". *Natural History* (março de 1991), pp. 64-6.

_____. "The Sperm Whale: Social Females and Roving Males", in *Cetacean Societies*, organizado por J. Mann, R. C. Connor, P. Tyack, e H. Whitehead. Chicago, University of Chicago Press, no prelo.

WHITNEY, Eleanor Noss; Corine Balog Cataldo; e Sharon Rady Rolfes. *Understanding Normal and Clinical Nutrition*. St. Paul, Nova York, Los Angeles, São Francisco, West Publishing, 1991.

WILKES, Charles. *Narrative of the United States Exploring Expedition*, vol. V. Lea and Blanchard, 1845.

_____. *Autobiography of Rear Admiral Charles Wilkes, U. S. Navy, 1798-1877*. Washington, Department of the Navy, 1978.

WORRALL, Arthur J. *Quakers in the Colonial Northeast*. Hanover e Londres, University Press of New England, 1980.

WORSLEY, F. A. *Shackleton's Boat Journey*. Nova York, Londres, Norton, 1977.

ZIMMER, Carl. *At the Water's Edge: Macroevolution and the Transformation of Life*. Nova York, Free Press, 1998.

Agradecimentos

Meu sinceros agradecimentos a Albert F. Egan Jr. e Dorothy H. Egan; sem o seu apoio nos últimos sete anos, mediante a Fundação Egan e o Instituto Egan de Estudos Marítimos, eu jamais teria condições de escrever este livro. Agradeço também a Margaret Moore Booker, que manteve o instituto atuante durante a minha licença de um ano.

Durante mais de uma década, a equipe da Associação Histórica de Nantucket ajudou-me na investigação do passado da ilha. Minha gratidão a Jean Weber, Betsy Lowenstein, Elizabeth Oldham, Aimee Newell, Cecil Barron Jensen, Rick Morcam, Jeremy Slavitz, Mary Woodruff e todos os demais funcionários da NHA, de hoje e do passado. O Ateneu de Nantucket é outra instituição indispensável na ilha, que me forneceu um contato fundamental com bibliotecas da região e de todo o país; minha gratidão especial a Charlotte Maison, Betsy Tyler, Sharaon Carlee e Chris Turrentine. Patty Hanley, bibliotecária da Biblioteca de Ciências Maria Mitchell, também foi de grande ajuda. Tenho ainda uma dívida de gratidão para com Mimi Beman, livreira na ilha, que prestou um apoio incansável ao meu trabalho. Os professores de Mystic Seaport e da faculdade do Programa Williams-Mystic foram uma fonte constante de informações e conhecimentos especializados durante a redação deste livro; meu obrigado a James Carlton, Mary K. Bercaw Edwards, James McKenna, Katrina Bercaw, Donald Treworgy, Glenn Gordinier, Glenn Grasso e Don Sinetti. Além de conversar comigo sobre temas que iam desde as canções de baleeiros até artesanato com ossos e conchas, Stuart Frank, diretor do Museu Baleeiro Kendall, ofereceu-me gentilmente as dependências dos pesquisadores do museu. Minha gratidão a Michael Dyer, por orientar-me nas estantes da biblioteca Kendall e providenciar cópias de artigos da imprensa sobre fatos relevantes. Michael Jehle e Judith Downey, do Museu

Baleeiro de New Bedford, também mostraram-se muito solícitos.

Os naturais de Nantucket Chuck Gieg e David Crocker ajudaram-me a resolver os problemas de navegação pertinentes à história; toda e qualquer verossimilhança que exista no meu relato da carenagem do *Essex* deve-se à experiência direta de Chuck em uma catástrofe semelhante. Meus agradecimentos a Diana Brown por partilhar comigo as memórias do seu avô acerca do capitão Pollard. Dr. Tim Lepore e em especial Beth Tornovish forneceram-me inúmeros artigos e idéias acerca da psicologia da inanição e da desidratação. Robert Leach não poderia ter sido mais generoso ao partilhar comigo uma pesquisa que lhe tomou toda a vida, sobre a comunidade quaker da ilha. Thomas Heffernan, especialista em Melville e no *Essex*, da Universidade de Adelphi, ouviu com toda paciência minhas reflexões sobre as personalidades de Chase e de Pollard. Hal Whitehead, da Universidade de Dalhousie, ajudou-me a compreender melhor o comportamento dos cachalotes. Ted Ducas, do Wellesley College, falou comigo sobre a física das baleias e fez comentários sobre o capítulo 5. O criador de maquetes Mark Sutherland e o artista marítimo Len Tantillo partilharam comigo seus conhecimentos sobre baleeiros do século XIX, ao passo que o engenheiro naval Peter Smith, da Hinkley Yachts, forneceu-me uma análise quantitativa do que aconteceria quando uma baleia abalroasse um navio. Claude Rawson, de Universidade de Yale, conversou comigo sobre canibalismo. Stephen McGarvey, da Universidade Brown, prestou-me esclarecimentos sobre biologia evolutiva. Stephen Jones ajudou-me a solucionar várias questões relativas à economia da atividade baleeira, ao passo que Wes Tiffney, da estação de campo de Nantucket da Universidade de Massachusetts-Boston, conversou comigo sobre a história natural da ilha. Meus primos Steve e Ben Philbrick deram-me informações, respectivamente, sobre o içamento de navios e a construção de botes. O historiador da ilha Robert Mooney e o especialista em imprensa de Nantucket Lee Rand Burne encaminharam-me para vários artigos importantes do *Inquirer* de Nantucket. Durante o verão que passou nas ilhas Galápagos, Ned Clafin guiou-me para diversas fontes preciosas, bem como o especialista em Galápagos Richard Kremer. Mary Sicchio, da Biblioteca da Universidade Comunitária de cabo Cod, ajudou-me na pesquisa da genealogia da família de Nickerson. Lamont Thomas, da Universidade de Bridgeport, forneceu-me auxílio nas pesquisas, bem como Sally O'Neil, que investigou arquivos na Inglaterra e na Austrália. Nathaniel Clapp localizou textos para mim em Providence, Rhode Island. John Turrentine pôs à minha disposição o seu exemplar do raríssimo relato de Thomas Chappel, sobre o desastre do *Essex*. Jamie Jones forneceu-me esclarecimentos acerca da psique coletiva de uma comunidade insular, ao passo que Edie Ray, Tracy Plaut e Tracy Sundell recontaram suas recordações do cachalote que enalhou no litoral de Nantucket.

Agradecimentos especiais ao meu vizinho e amigo em Nantucket Tom Congdon, cujo entusiasmo e agudo senso editorial foram de enorme ajuda para mim, sobretudo nos estágios iniciais do projeto. Gregory Whitehead deu uma força

fundamental na primeira redação do texto. Marc Wortman ajudou-me a entender várias questões médicas ligadas à pesquisa, além de ler trechos do manuscrito. Entre outros que leram e comentaram o manuscrito estão os meus pais — Thomas e Marine Philbrick —, Susan Beegel, Mary K. Bercau Edwards, Glenn Grasso, Thomas Heffernan, Stuart Frank, Michael Jehle, Chuck Gieg, Beth Tornovish, Tim Lepore, Cecil Barron Jensen, Betsy Lowenstein, Howie Sanders, Richard Green, Rick Jaffa, Richard Johnson, Peter Gow e Richard Ellis. Todos os erros, porém, são apenas de minha responsabilidade.

Na editora Viking, a minha preparadora de originais, Wendy Wolf, sempre tratou este livro como uma prioridade máxima. Ao longo de um verão febril de revisões sucessivas, ela incentivou-me de forma incessante a tornar realidade o potencial do material de que eu dispunha. Um comovido muito obrigado para você, Wendy. Os comentários de Kris Puopolo sobre a primeira terça parte do manuscrito foram inestimáveis, ao passo que Hal Fessenden forneceu-me um estímulo final que aprimorou o livro de modo significativo. Obrigado também a Beena Kamlani por seu trabalho minucioso e ponderado com o manuscrito.

Um agradecimento especial ao meu agente Stuart Krichevsky, que me manteve na rota certa ao longo de um período muito árduo e agitado de um ano e meio.

Por fim, meu amor, admiração e gratidão à minha esposa Melissa (a quem este livro é dedicado) e aos nossos filhos adolescentes, Jennie e Ethan, que alegremente aceitaram ouvir a leitura da primeira redação de cada capítulo, mesmo quando tinham deveres da escola para fazer.



ELLEN WARNER

NATHANIEL PHILBRICK nasceu em 1956, em Boston, nos Estados Unidos. É diretor do Egan Institute of Maritime Studies e pesquisador da Nantucket Historical Association. Escreveu vários livros, entre eles *Mar de glória* e *A vingança da baleia*, publicados pela Companhia das Letras. *No coração do mar* ganhou o National Book Award, em 2000. Velejador campeão, vive em Nantucket, Massachusetts.

Copyright © 2000 by Nathaniel Philbrick

Título original

In the Heart of the Sea

Capa

Silvia Ribeiro

sobre *The Wreck (of the Arden Craig)*, 1911,

fotografia de Francis J. Mortimer.

The Royal Photographic Society, Bath, Inglaterra

Preparação

Eliane de Abreu Santoro

Revisão

Ana Maria Barbosa

Ana Maria Alvares

ISBN 978-85-438-0478-1

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA SCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone (11) 3707-3500

Fax (11) 3707-3501

www.companhiodasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br