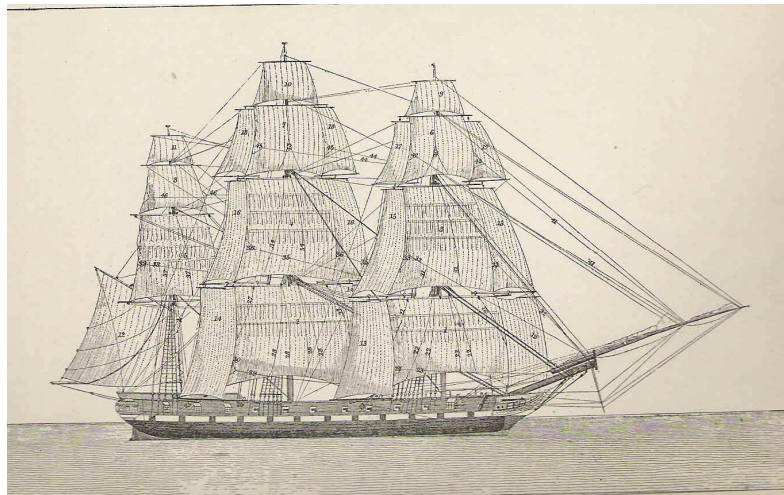


Universidade Federal do Rio Grande do Sul

O tratamento literário da terminologia náutica
em uma nova tradução de
The Shadow Line,
de Joseph Conrad



Trabalho de conclusão de curso

Aluno: Guilherme da Silva Braga

Orientadora: Rosalia Angelita Neumann Garcia

Banca examinadora: Rosalia Angelita Neumann Garcia, Beatriz Viégas-Faria e Cleci Benvilacqua

Agradecimentos

Aos meus pais, por serem simplesmente maravilhosos; não há espaço suficiente em todas estas páginas para explicar as minhas razões;

À Mare, por ser minha leitora mais ávida, minha revisora mais atenta, minha crítica mais ferrenha e ao mesmo tempo meu amor;

À minha mãe e à Mare, por terem tentado me avisar de que este trabalho era um projeto insano – no que estavam certas, embora eu não tenha dado ouvidos;

Ao meu irmão, por ter compartilhado comigo a informação essencial de que nos navios mercantes de hoje a Coca-Cola servida é especial para consumo marítimo, e inclusive me mostrando uma foto da lata;

À Rosalia, pelas excelentes aulas de literatura, e por ter aceitado me orientar na escritura deste trabalho;

À Beatriz, por tudo o que me ensinou na oficina de tradução da PUC e por ter me dado a alegria de vir de Pelotas para comparecer à minha banca;

À editora L&PM, em especial à Caroline Chang, por ter me dado a chance de ingressar na carreira de tradutor literário alguns anos atrás e também por ter aceitado publicar esta minha tradução de *A linha de sombra*;

Ao Zilio, que entre uma cerveja e outra me esclareceu que todas as minhas confusões terminológicas eram absolutamente normais, mesmo para o pessoal da área;

Ao pessoal do Google Books, pois sem a digitalização dos livros raros e caríssimos que consultei para escrever este trabalho ele não teria saído, ou então eu teria empobrecido muito mais do que o desejável.

Resumo

Este trabalho discute as relações e as aplicações da teoria terminológica à prática da tradução literária.

Embora ignorados pelos teóricos da terminologia, os tradutores literários também se deparam com diversas dificuldades de uma forma ou outra relacionadas a esta disciplina. A fim de chamar a atenção para esta lacuna e também de ajudar a preenchê-la, o autor discute como certos princípios terminológicos podem ser úteis ao tradutor que se lança à tradução de textos literários ricos em linguagem técnica, ao mesmo tempo respeitando as especificidades literárias do texto.

A seguir, demonstra a aplicação prática do modelo proposto em uma tradução integral do breve romance *The Shadow Line*, de Joseph Conrad, acompanhada de um abrangente repositório terminológico bilíngüe e de um glossário náutico em português.

Palavras-chave: Joseph Conrad. Tradução literária. Terminologia.

Abstract

This paper discusses the relevance and the application of terminological principles to the practice of literary translation.

Although widely ignored by terminological theoreticians, literary translators also face difficulties which could be addressed with a terminological approach. In order to raise awareness around this subject as well as to contribute to it, the author discusses how some terminological principles may be useful to literary translators who engage in translations of literary works rich in technical language, while at the same time paying special attention to the literary status of these texts.

The proposed model is then applied to a translation of Joseph Conrad's short novel *The Shadow Line* into Brazilian Portuguese, which is followed by a comprehensive bilingual terminological repository and a glossary of nautical terms in Brazilian Portuguese.

Keywords: Joseph Conrad. Literary translation. Terminology.

Sumário

Introdução

Introdução geral.....	11
A língua do mar.....	14
O tradutor literário e sua invisibilidade terminológica.....	19
Trubigo à vista!.....	22
O processo de documentação.....	29
Justificativa tradutória.....	34
Embasamento terminológico.....	37

A linha de sombra

Apresentação da tradução.....	44
Nota do autor.....	50
<i>A linha de sombra: uma confissão</i> , de Joseph Conrad.....	54

Repositório terminológico

Abreviações.....	151
Apresentação do repositório terminológico.....	154
Repositório terminológico e discussão.....	156

Glossário

Apresentação do Glossário náutico de <i>A linha de sombra</i>	227
Glossário náutico de <i>A linha de sombra</i>	229
Bibliografia.....	235

INTRODUÇÃO

Introdução geral

Este trabalho originou-se de um desejo e ao mesmo tempo de uma necessidade de maior compreensão da terminologia náutica em inglês e em português para levar a cabo um trabalho de tradução literária – mais especificamente, a tradução do breve romance *The Shadow Line*, escrito por Joseph Conrad.

Muito se escreve sobre a relação entre a terminologia e a tradução técnica, área esta em que a necessidade e a aplicação de conhecimentos terminológicos específicos faz-se mais do que evidente. Muitas vezes, no entanto, o tradutor literário se vê diante de desafios terminológicos que nada ficam a dever para aqueles enfrentados pelo tradutor técnico, embora o material teórico referente às relações entre terminologia e tradução amiúde se esqueça de tratar da importância da terminologia para a tradução especificamente literária.

Na esperança de ajudar a preencher esta lacuna, este trabalho apresenta algumas noções teóricas de terminologia úteis ao tradutor literário que se depara com uma obra rica em vocabulário especializado, exemplifica um dos possíveis modos de aplicação desta teoria à prática da tradução literária e ressalta a importância destes procedimentos para a obtenção de um texto literário em língua-alvo que mantenha tanto quanto possível as características estilísticas do original. Ao mesmo tempo, alerta para os riscos de se traduzir textos literários especializados sem tratá-los como tal.

A fim de abordar o problema com maior conhecimento de causa e, acima de tudo, para não cair no equívoco de defender na teoria idéias que se mostrem impossíveis na prática, decidi proceder à tradução integral de um texto literário rico em jargão técnico a fim de, a partir da pesquisa terminológica realizada e de sua posterior aplicação à tradução literária, tecer os comentários que julguei pertinentes.

O objeto de estudo que motivou a tradução, a pesquisa terminológica e as reflexões teóricas correlatas aqui expressas foi o breve romance *The Shadow Line*, escrito por Joseph Conrad em 1915 e publicado originalmente em 1916-17. O motivo da escolha não foi apenas o gosto com que li e reli a obra em menos de um ano, mas também a possibilidade de conciliar a escrita de um trabalho de cunho acadêmico com a execução de uma tradução comercial em condições reais de produção para a editora L&PM, que de bom grado acolheu a sugestão do título.

Até onde pude apurar, no momento em que escrevo este trabalho (maio de 2009) existem quatro traduções da obra para o português, sendo duas para PT-BR e duas para PT-PT, todas

elas intituladas *A linha de sombra*, à exceção de uma das traduções portuguesas, que omite o artigo feminino presente nas demais traduções.

As traduções brasileiras são assinadas por Maria Antonia Van Acker¹ e Julieta Cupertino², enquanto as portuguesas ficaram a cargo do Comandante Moura Brás³ e de Miguel Serras Pereira e Maria Teresa Sá⁴. Todas as quatro traduções foram consultadas durante a minha empreitada tradutória, fosse porque se apresentavam particularmente úteis e confiáveis – como a tradução portuguesa do Comandante Moura Brás, quase sempre um excelente ponto de partida para a pesquisa e a validação da terminologia náutica –, fosse porque a inaptidão do tradutor⁵ no manejo da terminologia náutica produziu resultados desastrosos na língua de chegada, como é muitas vezes o caso na tradução brasileira de Julieta Cupertino.

Decerto a nova tradução apresentada neste trabalho não será nem perfeita nem definitiva, como aliás nenhum trabalho intelectual desta natureza pode aspirar a ser. Minha contribuição consiste, antes, na apresentação de uma tradução cuja confiabilidade reste demonstrada graças à explicitação e à abonação da terminologia náutica empregada, bem como na elaboração de um glossário abrangente em português a ser impresso como apêndice à tradução publicada⁶.

Os aspectos literários e críticos da novela, por mais frutuosos e dignos de estudo que possam ser, serão deixados de lado em prol da reflexão tradutória e terminológica, uma vez que não pretendo empreender uma análise exaustiva da obra.

¹ CONRAD, Joseph. *A linha de sombra*. Trad. Maria Antonia Van Acker. Porto Alegre: RBS, 2004.

² CONRAD, Joseph. *A linha de sombra*. Trad. Julieta Cupertino. Rio de Janeiro: Revan, 2005.

³ CONRAD, Joseph. *A linha de sombra*. In: *A linha de sombra e Entre marés*. Trad. Comandante Moura Brás. Porto: Civilização, 1945.

⁴ CONRAD, Joseph. *Linha de sombra*. Trad. Miguel Serras Pereira e Maria Teresa Sá. Lisboa: Relógio d'Água, 1984.

⁵ Como o texto final de um livro publicado muitas vezes não é de responsabilidade exclusiva do tradutor, registrem-se os nomes dos demais envolvidos nas traduções brasileiras ora citadas: a tradução de Maria Antonia Van Acker foi revisada por uma certa “Editora Página Viva”, enquanto a de Julieta Cupertino ficou a cargo de Roberto Teixeira e Roberta Salustiano, também responsáveis pelas notas de rodapé. As traduções portuguesas do Comandante Moura Brás e de Miguel Serras Pereira e Maria Teresa Sá não registram o nome de nenhum preparador ou revisor.

⁶ Esta idéia foi inspirada pelos brevíssimos glossários que acompanham as traduções de Maria Antonia Van Acker e Julieta Cupertino. Não há créditos nos livros para os referidos glossários.

A linguagem do mar

*O homem do mar fala uma linguagem especial, – uma gíria sua, – cheia de termos incompreensíveis para aqueles que não são do ofício, cujo conhecimento se torna indispensável aos que queiram seguir qualquer ramo da carreira marítima, ou ainda àqueles que se interessem pela pitoresca vida do mar.*⁷

Assim começa o opúsculo *Como se fala a bordo*, de Francisco Penteadado, inteiramente dedicado à terminologia náutica. À primeira vista, não parece haver novidade alguma no fato de que um “ofício” qualquer apresente “gírias” que lhe sejam próprias. Contudo, basta folhear o livrinho e manusear outros tomos de referência náutica para compreender a real abrangência destas singelas palavras.

Tomemos como exemplo o verbete⁸ *pau da bujarrona*, constante no *Compêndio de marinharia*, de Tupy da Silva Lisboa:

PAU DA BUJARRONA – E’ uma vergontea de madeira servindo para aumentar o comprimento do gurupés, enfiando pela pêga respectiva, e a mecha do seu pé vai encaixar no chapús do gurupés.

*Suas partes principais são: o Pé, o Tôpo e a Encapeladura.*⁹

De imediato nota-se de que, a fim de explicar um termo técnico, o autor da obra recorre a outros oito: *vergôntea*, *gurupés*, *pega*, *mecha*, *pé*, *chapuz*, *topo* e *encapeladura*. Talvez, insatisfeito com esta definição um tanto esotérica, o consulente decida seguir lendo a definição das três partes que compõem o pau da bujarrona para melhor compreender do que se trata:

*PE’ – E’ a parte do pau que fica da pêga para dentro, no pé tem a mecha que encaixa no chapús do gurupés.*¹⁰

⁷ PENTEADO, 1952, p. 11.

⁸ Nas citações, optei por preservar todas as idiossincrasias ortográficas das obras mais antigas.

⁹ LISBOA, 1942, p. 210.

¹⁰ LISBOA, 1942, p. 211.

Aqui o texto não apresenta novidade alguma, restringindo-se a usar os mesmos termos técnicos presentes na definição do verbete originário. A explicação, contudo, não se torna mais clara. Adiante:

TÔPO – E’ a parte que fica da pêga para fora. No pé há um gorne no sentido de BB a BE por onde passa o amante ou andrebelo do páu.

No topo tem a mecha para receber a pega ou o aro do pau da giba.¹¹

Neste ponto, além do conhecimento dos oito termos técnicos necessários para a compreensão do verbete originário, exige-se do consulente o conhecimento de outros sete: *gorne*, *BB* [bombordo], *BE* [boreste], *amante*, *andrebelo*, *aro* e *pau da giba*. A leitura do verbete sobre a terceira e última parte componente do pau da bujarrona – a *encapeladura* – de nada serve para esclarecer o termo:

ENCAPELADURA – E’ o rebaixo que forma o pau, no extremo de seu tôpo, servindo para encapelar e assentar as encapeladuras dos patarrazes do dito pau e do estai do pica-peixes.¹²

Como se não bastasse, esta definição acrescenta pelo menos outros três termos técnicos (*patarrás*, *estai*, *pica-peixe*) ao repertório de incógnitas, que, juntos, perfazem um total de nada menos que dezoito termos (*vergôn-tea*, *gurupés*, *pega*, *mecha*, *pé*, *chapuz*, *topo*, *encapeladura*, *gorne*, *bombordo*, *boreste*, *amante*, *andrebelo*, *aro*, *pau da bujarrona*, *patarrás*, *estai* e *pica-peixe*) empregados na definição de um único termo inicialmente consultado.

Esta aparente necessidade de empregar termos náuticos na definição de outros termos náuticos é o mote de um breve diálogo entre dois personagens do *Master and Commander* de Patrick O’Brien:

“You could not explain this maze of ropes and wood and canvas without using sea-terms, I suppose. No, it would not be possible.”

“Using no sea-terms? I should be puzzled to do that, sir; but I will try, if you wish it.”

¹¹ LISBOA, 1942, p. 211.

¹² LISBOA, 1942, p. 211.

“No; for it is by those names alone that they are known, in nearly every case, I imagine.”¹³

É o que parece confirmar-se na prática. Mesmo em obras supostamente introdutórias, como o *Guia do marinheiro amador*, de Domingos Heitor Gomes, a predominância de termos técnicos nas definições é alta a ponto de tornar impossível a compreensão de um leitor leigo. À guisa de exemplo, reproduzo abaixo o verbete *adriça de pique*:

*Adriça de pique – É a que iça ou repica o penol da carangueja. Faz arreigada num olhal da pega do calcês, gurne de ré para vante, num moitão do terço de fora da carangueja, sobe a gurnir de cima para baixo num cadernal fixado a meia altura do calcês, desce a gurnir num moitão que engata num pé-de-galinha do terço médio da carangueja, sobe a passar no outro gorne do mesmo cadernal e desce ao longo do mastro a dar volta na segunda malagueta do galindrêu ou escoteira.*¹⁴

Sem nos determos em uma análise detalhada do trecho – que em resumo versa sobre o modo como o cabo (“corda”) usado para içar uma carangueja (“vela em sentido paralelo ao comprimento do navio, sustentada por um pau que sai do mastro e aponta para a traseira deste”) e o modo como gurne (“passa por dentro de roldanas”) antes de prender-se a uma malagueta (“curta barra vertical de madeira ou ferro à qual se prendem cabos”) –, fica claro o motivo da perplexidade do marinheiro de *Master and Commander* quando o instam a descrever o navio inteiro (!) sem usar termos náuticos.

A mesma obra, adaptada para o cinema (*Master and Commander: The Far Side of the World*) e aqui batizada de *O mestre dos mares: o lado mais distante do mundo*, rendeu alguns comentários interessantes de Luis Fernando Verissimo quando de sua exibição com legendas nos cinemas. A especificidade e a aparente precisão dos termos técnicos empregados na legendagem levou o cronista a perguntar:

E se o tradutor estava simplesmente inventando em vez de traduzindo? A tentação de criar jargão é quase irresistível, principalmente quando há pouca probabilidade de alguém denunciar o engodo. “Içar a traquineta!” “Reverter a vela bimbão para pegar o Vitúrbio de solapa!” “Vasquilhem a rosca do cabo alçus ou aboldaremos o grande vizeu!” “Atenção

¹³ O'BRIEN, 1990, p. 97.

¹⁴ GOMES, 1970, p. 62.

para a sirigaita cruzada!” “Dobrar o trubigo! Dobrar o trubigo!” Como ninguém a bordo parece estar ouvindo o que gritam, mesmo, tanto faz, as traduções estarem certas ou não.¹⁵

As observações de Verissimo são absolutamente pertinentes. Aos olhos do espectador ingênuo, no que os fictícios “vela bimbão”, “cabo alçus” e “grande vizeu” diferem de *pau de surriola*, *estralheira singela* ou *carangueja da mezena*, estes sim termos náuticos legítimos? Provavelmente em nada: em qualquer um dos casos o texto permanece indecifrável, mesmo a um leitor de nível cultural elevado. O que implica dizer que os termos equivalentes na língua de partida provavelmente também são estranhos aos legendadores de filmes e tradutores literários, que em geral podem exercer sua profissão de modo perfeitamente satisfatório sem o menor conhecimento da terminologia náutica.

Mais cedo ou mais tarde, contudo, o tradutor fatalmente há de se deparar com diferentes terminologias em diferentes obras literárias. Como lidar com essas dificuldades?

Eis o tema que será abordado nos capítulos a seguir.

¹⁵ VERISSIMO, 2004, p. 3.

O tradutor literário e sua invisibilidade terminológica

Embora ignorado na totalidade do material bibliográfico consultado sobre terminologia, o tradutor literário também se depara com dificuldades terminológicas referentes às mais diversas áreas do conhecimento especializado. Não foi em nenhum compêndio de arquitetura que tive contato com termos arquitetônicos como *flying buttress* (“arcobotante”), *machicolation* (“balestreiro”), *crenel* (“ameia”) e *merlon* (“merlão”), mas sim em obras da literatura inglesa. Estes termos surgiram durante a prática da tradução literária e exigiram, em maior ou menor grau, certo contato com a terminologia específica da arquitetura, bem como consultas a glossários específicos desta área. No entanto, ao contrário do que se passa em qualquer área do conhecimento dito especializado, o tradutor literário não pode se munir de um corpus de termos tipicamente literários nem de um dicionário de termos de literatura, uma vez que estes não existem¹⁶. É perfeitamente possível, e aliás necessário, conceber que um tradutor literário envolvido na tradução de *O corcunda de Notre-Dame* tenha de se preocupar com os termos arquitetônicos utilizados por Victor Hugo na descrição da catedral, enquanto um tradutor de *O linguado* precise pesquisar os nomes de inúmeros temperos, ingredientes culinários e receitas preparadas e degustadas pelos personagens de Günter Grass. Ao mesmo tempo, um terceiro tradutor, de *A linha de sombra*, vê-se às voltas com dezenas de termos náuticos a serem traduzidos para o português. As dificuldades terminológicas que surgirão para estes três tradutores em nada se relacionam, e seria difícil imaginar que pudessem ajudar uns aos outros, embora estejam atuando na mesma área de especialidade: a tradução literária.

Deixando de lado o fato de que as três obras citadas acima foram escritas em três idiomas distintos, fica claro que, se ficassem a cargo de um único tradutor literário, este se beneficiaria muito pouco do conhecimento específico obtido durante a tradução de uma obra na tradução de qualquer outra: embora sejam todas obras de literatura, é difícil imaginar como um excelente conhecimento de terminologia arquitetônica poderia auxiliar na tradução de um livro repleto de receitas ou de um relato de uma malfadada viagem em um navio a vela.

Na prática, os tradutores literários precisam aprender a fazer pesquisas terminológicas em qualquer área que venha a ser explorada pelo autor que em um dado momento traduzem, ao mesmo tempo em que atentam para as características puramente literárias do texto, como estilo e ritmo, entre inúmeras outras. Como bem apontam KRIEGER e FINATTO,

¹⁶ Refiro-me aqui aos termos utilizados nas próprias obras literária, não àqueles utilizados em sua análise. Estes últimos podem muito bem ser reunidos em dicionários de crítica ou teoria literária.

*Tanto a Terminologia quanto a Tradução são campos de conhecimento que se caracterizam pela natureza interdisciplinar, pois se valem de outros saberes que as auxiliam a apreender a complexidade de seus objetos de interesse.*¹⁷

É evidente que diferentes textos apresentarão diferentes níveis de complexidade terminológica, mas não se pode ignorar que, em casos como os citados acima, o bom desempenho do tradutor literário como terminólogo *ad hoc* será decisivo para o êxito do texto literário gerado na língua-meta. Afinal, como KRIEGER e FINATTO afirmam,

*ao tradutor interessa um manejo terminológico competente, expresso pela adequada seleção, na língua de trabalho, dos termos equivalentes àqueles utilizados pelos especialistas na língua original.*¹⁸

Fica assim demonstrada a importância da precisão terminológica também à tradução de obras literárias, visto que desta exatidão podem depender efeitos estéticos e narrativos, como se verá no capítulo a seguir.

¹⁷ KRIEGER e FINATTO, 2004, p. 69.

¹⁸ KRIEGER e FINATTO, 2004, p. 67.

Trubigo à vista!

Nesta seção pretendo ilustrar alguns erros que poderiam passar tão despercebidos ao leitor quanto os trubigos de Verissimo, embora sejam perceptíveis a alguém que conheça melhor a terminologia náutica e, neste último caso, dêem ensejo a leituras errôneas ou absurdas do texto. Erros como estes surgem ora porque o tradutor usou termos técnicos de maneira imprópria, ora porque não reconheceu algum termos técnico como tal e os assim o traduziu de maneira imprópria.

A afirmação feita por Verissimo de que “como ninguém a bordo parece estar ouvindo o que gritam, mesmo, tanto faz as traduções estarem certas ou não” sem dúvida ironiza a situação, mas é evidente que em diversos contextos erros desta natureza fazem diferença, podendo dar origem à toda sorte de mal-entendidos, incluindo situações que beiram o *nonsense* involuntário.

Tomemos como primeiro exemplo o seguinte trecho do original de Conrad:

It was like fighting desperately toward destruction for the ship and the men. This was evident without argument. Mr. Burns, losing all restraint, put his face close to his captain's and fairly yelled: "You, sir, are going out of the world. But I can't wait till you are dead before I put the helm up. You must do it yourself. You must do it now!"

The man on the couch snarled in contempt. "So I am going out of the world—am I?"

"Yes, sir—you haven't many days left in it," said Mr. Burns calming down. "One can see it by your face."

*"My face, eh? . . . Well, put up the helm and be damned to you."*¹⁹

Julieta Cupertino traduz assim:

Estavam lutando desesperadamente contra a destruição – do navio e dos homens. Era indiscutível. Mr. Burns, perdendo toda a reserva, pôs o rosto junto do rosto do capitão e gritou abertamente: "O senhor, comandante, está deixando este mundo. Mas eu não posso esperar até que o senhor esteja morto para assumir o comando. É o senhor, pessoalmente, quem deve fazer isso. E deve fazê-lo agora!"

O homem na cama rosnou, em desprezo. "Então, eu estou deixando este mundo... estou?"

¹⁹ CONRAD, 2005b, p. 1313.

“É verdade, senhor... Não lhe sobram muitos dias nele”, disse o Mr. Burns, acalmándose. “Basta olhar para o seu rosto.”

“Meu rosto, hein?... Bem, assuma o comando e se dane.”²⁰

No trecho em questão o sr. Burns, imediato do navio, reclama do que julga ser um projeto insano da parte do capitão: avançar em direção a Hong Kong contra uma forte monção, sem o lastro adequado e sem a necessária provisão de água potável. O sr. Burns suspeita que o capitão, às portas da morte, esteja envidando todos os esforços possíveis para afundar o navio e matar consigo toda a tripulação, mas não se conforma e confronta-o: “I can’t wait till you are dead before I put the helm up”. O termo *helm* refere-se, naturalmente, ao leme do navio, e a operação *put the helm up* corresponde, em português, a *meter o leme de encontro*, o que faz com que o navio *arribe*, isto é, passe a navegar em um rumo mais favorável ao vento que sopra²¹. Assim, o que o imediato expressa é a necessidade de arribar imediatamente (“I can’t wait till you are dead...”), o que efetivamente resolve uma das três dificuldades que a tripulação do navio enfrenta.

A idéia de um superior oferecer o comando a um subordinado, tal como a tradução de Cupertino sugere, parece no mínimo inusitada, bem como o pedido desesperado do subordinado para que o capitão assuma o comando – posição esta que por definição lhe cabe.

Nos momentos finais do livro, a expressão *put the helm down* – o antônimo de *put the helm up* – também é traduzida de maneira incorreta:

*I made a sign to Mr. Burns to put the helm down and let both anchors go one after another, leaving the ship to take as much cable as she wanted.*²²

*Eu fiz um sinal para Mr. Burns largar o timão e então soltei as duas âncoras, uma depois da outra, deixando o navio pegar todo o cabo que queria.*²³

A esta expressão corresponde, em português, *meter o leme de ló*, o que leva o navio a *orçar*, isto é, a tomar um rumo mais de encontro à linha do vento. Orçar é um procedimento padrão quando se fundeia o navio:

²⁰ CONRAD, 2005a, p. 74.

²¹ Para a melhor compreensão dos trechos aqui discutidos, sugiro que se consulte o glossário monolíngüe que integra este trabalho.

²² CONRAD, 2005b, p. 1351.

²³ CONRAD, 2005a, p. 146.

*Se o vento e corrente vierem na mesma direcção, orça-se a pôr o pano sobre e quando o navio pára, larga-se ferro, carregando e ferrando logo que se verifique ter agarrado fundo.*²⁴

A ancoragem feita pelos marinheiros de Conrad parece ter seguido rigorosamente a descrição acima, pois logo o navio está com as velas *coming aback* – ou seja, *com o pano sobre*, resultado direto da manobra de *orçar*.

Tampouco passa em branco a tradução incorreta de *cable* por “cabo”, quando deveria ser *amarra*, uma vez que “cabo”, em contextos náuticos, é a tradução de *rope*, como se verá adiante.

O mesmo trecho foi erroneamente traduzido também pelo Comandante Moura Brás, que adotou em português *pôr o leme de contro* – antônimo da expressão adequada:

*Fiz um sinal a Burns para que pusesse o leme de contro e larguei ambos os ferros, um depois do outro, deixando o navio despejar tanta amarra quanta êle quis.*²⁵

Maria Teresa Sá e Miguel Serras Pereira, ao que tudo indica pegando carona na solução do Comandante Moura Brás, sem no entanto compreender que *leme de contro* é uma forma arcaica de *leme de encontro*, adotaram “leme de centro”, expressão que sequer existe:

*Dei sinal a Burns para pôr o leme de centro e larguei os dois ferros, um a seguir ao outro, permitindo que o barco despejasse toda a amarra que quisesse.*²⁶

Outro trecho que causou dificuldade a Van Acker e Cupertino foi o seguinte:

“Won’t she answer the helm at all?” I said irritably to the man whose strong brown hands grasping the spokes of the wheel stood out lighted on the darkness; like a symbol of mankind’s claim to the direction of its own fate.

He answered me.

*“Yes, sir. She’s coming-to slowly.”*²⁷

²⁴ GOMES, 1970, p. 98.

²⁵ CONRAD, 1945, p. 125.

²⁶ CONRAD, 1984, p.144.

²⁷ CONRAD, 2005b, 1322.

Cupertino traduz assim:

“Ele absolutamente não responde ao leme?”, perguntei, irritado, para o homem cujas fortes mãos morenas agarravam os raios do timão e que se via, iluminado na escuridão, como um símbolo do desejo da humanidade de dirigir seu próprio destino.

Ele respondeu-me: “Sim, senhor. Ele está acordando aos poucos.”²⁸

Enquanto Van Acker soluciona o trecho do seguinte modo:

– Ele não responde nem um pouco ao leme? Perguntei irritado ao marujo cujas fortes mãos queimadas, agarrando as pegas da roda do leme, sobressaíam, iluminadas na escuridão; como um símbolo da pretensão da humanidade à direção de seu próprio destino.

Ele me respondeu:

– Sim, senhor. Ele vem chegando devagar.²⁹

Fica claro que o termo náutico *to come-to* passou despercebido às duas tradutoras: uma atribuiu ao termo o significado não-técnico de “recobrar a consciência”, enquanto a outra interpretou-o como uma simples forma do verbo *to come* seguida da preposição *to*.

Não se trata, no entanto, de “acordar”, pois o navio não está dormindo, nem de “chegar” a lugar algum, pois o capitão teme justamente que o navio esteja parado, em uma passagem que faz ecoar os versos de Coleridge (“My command seemed to stand as motionless as a model ship set on the gleams and shadows of polished marble”).

Se levarmos em conta que logo antes do trecho citado o capitão mostra-se irritado com a calmaria, pois sem vento o navio não se deixa governar, parece bem mais plausível que, ao ser perguntado se o navio respondia ao leme, o timoneiro relate ao capitão que o navio está *orçando* (“coming-to”) aos poucos, e assim responda na afirmativa.

Note-se também, na tradução de Cupertino, a impropriedade do sintagma “raios do timão”, quando se deveria falar em *pegas* ou *malaguetas*, como faz Van Acker .

Percebe-se também que Cupertino traduz *rope* consistentemente por “corda”:

²⁸ CONRAD, 2005a, p. 91.

²⁹ CONRAD, 2003, p. 93.

[...] eu o encontraria sentado na clarabóia, meio insensível, por assim dizer, e com um olhar parado fixo em algum objeto por perto – uma corda, uma cunha, um pino, uma cavilha.

O que acontece com os homens? Não há um que queira cantar, junto das cordas?

Aqueles homens eram os fantasmas de si mesmos e seu peso numa corda poderia ser não mais do que o de um feixe de fantasmas.

Quando a última corda foi fixada, meus olhos, acostumados com a escuridão, decifraram as formas de homens exaustos inclinados sobre os parapeitos, desfalecidos sobre escotilhas.

Eu queria verificar se as cordas tinham sido afastadas do convés, o que só poderia ser feito sondando com os pés.

Informou que, na medida do que se podia afirmar tato, todas as cordas do convés tinham sido estendidas sem perturbar o trânsito.

À luz do dia, por cuidadosa manipulação do timão, conseguimos fazer correr por si mesmas as vergas do traquete (a água estava calma) e então andamos para lá e para cá amarrando fortemente as cordas.

O alvorecer encontrou Mr. Burns sentado, cercado com rolo de corda na grade da popa [...].³⁰

Van Acker prefere a forma correta *cabo* na maioria das ocorrências, mas ainda assim encontram-se ocorrências de “corda”:

[...] eu o encontrava sentado na clarabóia, semidesacordado, por assim dizer, e com um olhar idiota preso a algum objeto por ali – uma corda, uma cunha, uma malagueta, uma cavilha.

Aqueles homens eram os fantasmas de si mesmos, e seu peso numa corda não podia ser maior do que o peso de um bando de fantasmas.

O raiar do dia encontrou o Sr. Burns na grade da gaiúta, calçado por rolos de corda [...].³¹

Na terminologia naval, contudo, não existem “cordas” – o massame do navio é composto exclusivamente de *cabos*:

³⁰ CONRAD, 2005a, pp. 116, 119, 126, 127, 129, 131, 141 e 145, respectivamente.

³¹ CONRAD, 2003, pp. 118, 128 e 147, respectivamente.

*Cabo. He o nome geral, que dão a todas as cordas do Navio, de sorte, que nelle só ao do sino lhe chamão Corda.*³²

É evidente que a alta frequência de linguagem técnica em *A linha de sombra* colabora para que até mesmo tradutores meticulosos e esforçados incorram em erros nos trechos de maior dificuldade, como acontece na própria tradução de Van Acker: não obstante os erros aqui discutidos, a quantidade geral de acertos nesta tradução é muito significativa, o que parece indicar o esforço da tradutora em busca de soluções apropriadas³³.

No entanto, também é evidente que muitos erros similares aos exemplificados acima – especialmente no caso da tradução de Cupertino, feita em 2005³⁴ e portanto já gozando de toda a facilidade de pesquisa que a internet oferece – poderiam ser sanados com um mínimo de pesquisa: para o phrasal verb *to come-to*³⁵, por exemplo, o Google oferece a definição náutica correta já no segundo resultado em uma busca por “*come to*” *definition*.

Apenas a pesquisa terminológica adequada poderá eliminar os “trubigos” e proporcionar ao tradutor a execução de uma tradução precisa e honesta, que não se valha dos fáceis subterfúgios oferecidos por uma terminologia na maior parte dos casos incompreensível para esconder seu próprio despreparo.

³² CAMPOS, 1823, p. 27.

³³ Furto-me a comentar a tradução de Miguel Serras Pereira e Maria Teresa Sá, pois esta parece tão calcada na excelente tradução do Comandante Moura Brás a ponto de levantar suspeitas de que as soluções técnicas – e talvez a totalidade das soluções em português – tenham sido adotadas a partir da tradução deste último.

³⁴ A tradução de Van Acker, embora tenha sido consultada em uma edição de 2003, foi originalmente publicada pela Hemus em 1967.

³⁵ Come to (nautical): to bring the bow into the wind. Disponível em <<http://www.thefreedictionary.com/come+to>>. Acessado em 8 de julho de 2009.

O processo de documentação

A elaboração de um repositório bilíngüe *ad hoc* com termos náuticos em parte diacrônicos e obsoletos traz alguns problemas teóricos e metodológicos interessantes.

Do ponto de vista puramente terminológico, vale a pena frisar que, como na época em que esses termos eram correntes a disciplina da terminologia ainda não estava desenvolvida como ciência³⁶, pode-se supor com razoável margem de segurança que nenhum deles estava definido, à época do uso, com o que hoje se entende por “rigor científico” – o que no entanto não constituía obstáculo algum ao uso e ao perfeito entendimento da terminologia referida. Mesmo assim, se tomarmos as três unidades constitutivas básicas do vocabulário especializado postuladas por KRIEGER, a saber, (1) dimensão lingüística: léxico especializado/temático; (2) dimensão cognitiva: representação lexical do conhecimento especializado; e (3) dimensão comunicacional: meio de expressão/elemento nuclear da comunicação profissional³⁷, evidencia-se uma perfeita adequação entre os termos especializados que aparecem em *The Shadow Line* e a concepção moderna de “termo”, pois o vocabulário presente na obra é (1) temático, uma vez que se refere a todo tipo de equipamentos, peças e manobras navais; (2) cognitivo, uma vez que representa um conhecimento altamente especializado e (3) comunicacional, uma vez que serve ora para descrever o navio ou suas partes no contexto mais amplo de uma narrativa literária, ora para promover a comunicação entre os tripulantes do navio.

Em relação ao uso de termos obsoletos, SANTOS, ao discutir a tradução alemão-português de antigos textos de exploradores alemães no século XIX, observa que

O tradutor tem de contar com um discurso altamente figurativo, embora perpassado por termos técnicos próprios das diversas áreas de especialização referidas. Entre as dificuldades que se colocam ao tradutor encontram-se, neste caso, a ocorrência de arcaísmos a nível do léxico e de estruturas sintáticas entretanto caídas em desuso. Parte destes problemas podem ser solucionados nomeadamente através da leitura prévia de relatos de exploradores portugueses da mesma época (como Capello e Ivens, Serpa Pinto ou Henrique Dias de Carvalho) ou da consulta de dicionários mais antigos.

³⁶ Parto do princípio de que a terminologia surgiu como ciência na segunda metade do século XX. V. KRIEGER e FINATTO, 2004, pp. 16 e 25.

³⁷ KRIEGER, 2006, pp. 12-13.

Importante é também respeitar a terminologia da época, mesmo quando esta se tornou entretanto “politicamente incorreta”. Assim, num texto do século XIX, a tradução correta de “die Eigeborenen” é “os indígenas” e não “os nativos”, e a de “die Neger” é “os pretos” e não “os africanos”!

De um modo geral, pode dizer-se que uma tradução deste tipo exige do tradutor um enorme trabalho de pesquisa e documentação, semelhante ao que é necessário a uma tradução puramente técnica, acrescido do talento e criatividade requeridos por uma tradução literária.³⁸

Embora a autora esteja discutindo a tradução de um texto não-literário (relato de viagem) com diversas pinceladas de literatura, o mesmo se pode dizer dos textos literários com um forte colorido técnico, como é sem dúvida o caso de *The Shadow Line*. Absolutamente todas as observações aplicam-se à tradução desta obra, que encerra um discurso altamente literário, perpassado por termos técnicos próprios da náutica, e arcaísmos lexicais caídos em desuso, visto que praticamente não se usam mais grandes navios a vela.

A necessidade de documentação adequada, por parte do tradutor, também é ressaltada por KRIEGER e FINATTO (2004, p. 67):

[...] ao tradutor interessa um manejo terminológico competente, expresso pela adequada seleção, na língua de trabalho, dos termos equivalentes àqueles utilizados pelos especialistas na língua original. Por isso, esse profissional necessita conhecer, e também poder acessar, repertórios terminológicos utilizados nas comunicações especializadas em ambas as línguas. Explica-se assim a grande utilidade para a prática tradutória das obras de referência especializada elaboradas em mais de um idioma. O acesso a esse tipo de obra constitui um dos passos da capacidade de documentar-se, item que integra o rol de competências exigidas do tradutor especializado.³⁹

Assim, parte das dificuldades terminológicas foi resolvida mediante consultas a glossários e manuais náuticos monolíngües, em inglês e português, impressos ainda no século XIX, a saber: *The Midshipman's or British Mariner's Vocabulary; Being a Universal Dictionary of Technical Terms and Sea Phrases and to the Construction, Equipment, Management and Military Operation of a Ship*, de J. J. Moore (1805); *Seaman's Friend; Containing a Treatise*

³⁸ SANTOS, 2006, pp. 6-7.

³⁹ KRIEGER e FINATTO, 2004, p. 67.

on Practical Seamanship, with Plates, a Dictionary of Sea Terms; Customs and Uses of the Merchant Service; Laws Relating to the Practical Duties of Master and Mariners, de R. H. Dana Jr. (1847); *A Naval Encyclopaedia: Comprising a Dictionary of Nautical Words and Phrases; Biographical Notices, and Records of Naval Officers; Special Articles on Naval Art and Science, Written Expressly for this Work by Officers and Others of Recognized Authority in the Branches Treated by Them. Together with Descriptions of the Principal Naval Stations and Seaports of the World*, impresso por L. R. Hamersly & Co. em 1884; *A Dictionary of Sea Terms for the Use of Yachtsmen, Amateur Boatmen, and Beginners*, de A. Ansted (1898); *Vocabulário marujo: ou conhecimento de todos os cabos necessarios ao navio; do seu poliame, e de todos os termos marujaes, e de alguns da construcção naval, e artilheria; de indispensavel conhecimento do official do mar*, de Mauricio da Costa Campos (1823); *Diccionario de marinha que aos officiaes da armada nacional portugueza O. D. e C.*, de João Pedro d'Amorim (1841); *Novo diccionario da marinha de guerra e mercante, contendo todos os termos maritimos, astronomicos, construcção, e artilheria naval: com um appendice instructivo de tudo que deve saber a gente do mar*, de Antonio Gregorio de Freitas (1855).

No caso de dúvidas e incertezas mesmo após a consulta às obras de época, recorri a outras, mais recentes, embora ainda tratassem de embarcações a vela, como o já mencionado *Compêndio de Marinharia*, de Tupy da Silva Lisboa (1942), *Como se fala a bordo*, de Francisco Penteadó (1952), *Guia do marinheiro amador*, de Domingos Heitor Gomes (1970), e o glossário bilíngüe *Termos náuticos – Nautical Terms*, organizado pelo Comandante Alexandre de Azevedo Lima (1957), uma das poucas obras bilíngües confiáveis a versar sobre assuntos do mar. O *Dicionário náutico em dez línguas*, de Barbara Webb e Michael Manton (2002) também serviu para dirimir dúvidas pontuais.

A consulta ao material listado teve por objetivo embasar minhas escolhas tradutórias e apresentar justificativas terminológicas viáveis para elas, de modo a evitar a incidência dos “trubigos” mencionados por Verissimo e discutidos no capítulo anterior.

Uma vez que *The Shadow Line* é uma obra semi-autobiográfica, baseada em experiências vividas por Conrad na penúltima década do século XIX, a opção por consultar obras do século XX somente quando aquelas editadas no século XIX não fossem suficientes para dirimir as dúvidas surgidas em um dado ponto foi uma tentativa de eliminar soluções tradutórias que, embora hoje pareçam corretas, não o seriam na época em que a ação se passa, como por exemplo a tradução de *cabin* por “cabine”. Segundo o dicionário Houaiss, a palavra “cabine” surgiu no século XX – de fato, nenhum dos dicionários consultados impressos no século XIX

a registra. Os livros do século XIX, neste caso, indicam que as palavras adequadas a se usar seriam “câmara” e “camarote”, conforme o contexto.

O mero acesso a este material, contudo, não garante êxito algum, dada a dificuldade de consulta, como já apontada no capítulo “A linguagem do mar”. Assim, desde o início busquei ler livros introdutórios a respeito do tema escolhido e, dentro do possível, ter experiências em primeira mão. Assim, para traduzir *A linha de sombra*, comecei por ler o já mencionado *Como se fala a bordo*. Logo a seguir fiz duas visitas a navios da Marinha Brasileira atracados no Cais do Porto de Porto Alegre – o *Cisne branco* e a corveta *Imperial Marinheiro* –, quando tive breves conversas com as tripulações dos navios, tomei notas e esclareci dúvidas.

A partir de então pude começar a ler obras mais complexas, como o *Compêndio de marinharia* e o *Guia do marinheiro amador*, também já citados, e a trabalhar com maior conhecimento de causa.

Justificativa tradutória

Afora as dificuldades impostas pela vasta gama de termos náuticos que encerra, o texto de *The Shadow Line* não apresenta nenhum grande obstáculo tradutório no que tange à forma ou ao conteúdo. O interesse tradutório da obra reside principalmente no aspecto terminológico, em especial quando se constata que nas traduções existentes este nem sempre foi tratado com a atenção necessária para assegurar um resultado satisfatório ou sequer aceitável, muito embora uma tradução de nível terminológico elevado não seja um requinte por parte do tradutor, mas uma necessidade:

*Observada a dimensionalidade de aspectos que a linguagem terminológica atualiza, pode-se compreender que o interesse maior dos tradutores é pela terminologia enquanto conjunto dos termos de uma área. Interessa-lhes, sobretudo, sua própria competência no manejo terminológico, dada a necessidade de estabelecer adequadamente os equivalentes da terminologia presente no seu texto de partida.*⁴⁰

*[...] sem receio, pode-se dizer que, do ponto de vista prático, o domínio de uma terminologia auxilia a ampliar a competência tradutória e, em conseqüência, contribui para a produção de uma boa tradução. Nesse sentido, a escolha adequada da terminologia usual na área é requisito importante para um bom resultado tradutório.*⁴¹

No plano literário, a nova tradução justifica-se plenamente quando se tem em vista o caráter não-definitivo de qualquer empresa tradutória. Nas palavras de BASSNETT,

*Não pode mais haver tradução definitiva, assim como não há poema ou romance definitivos, e qualquer avaliação de uma tradução pode ser feita apenas levando em consideração tanto o processo de criá-la quanto a sua função em um dado contexto.*⁴²

Assim, a maior contribuição deste trabalho no plano puramente tradutório talvez seja a apresentação detalhada das razões, soluções e justificativas de uma tradução pelo próprio tradutor que a executou, bem como a explicitação de todos os critérios usados na tomada dessas decisões. Ainda segundo BASSNETT,

⁴⁰ KRIEGER, 2001, p. 157.

⁴¹ KRIEGER, 2001, p. 159.

⁴² BASSNETT, 2005, p. 31.

*Freqüentemente, ao discutir seu trabalho, os tradutores evitam analisar seus próprios métodos e concentram-se em expor as falhas de outros tradutores.*⁴³

Embora seja inevitável expor as eventuais falhas de outros tradutores – afinal pretendo justificar a importância da pesquisa terminológica levada a cabo neste trabalho, e parte desta justificativa consiste justamente em evitar a ocorrência de erros decorrentes de escolhas algo acanhestradas em certos trechos das traduções existentes –, o trabalho enfoca principalmente as minhas próprias dificuldades, procedimentos e soluções.

⁴³ BASSNETT, 2005, p. 30.

Embasamento terminológico

A elaboração de um repositório bilíngüe contendo todos os termos náuticos de *The Shadow Line* exige, em primeiro lugar, uma explicitação do que diferencia um termo náutico de uma palavra qualquer da língua cotidiana. O senso-comum nos diz que *ship* (“navio”) e *anchor* (“âncora”) são palavras da língua comum, enquanto *leechline* (“apaga”, “apaga-penol”) e *stern-sheets* (“paneiro”) pertencem ao domínio da terminologia propriamente náutica; mesmo assim, uma abordagem teórica do assunto faz-se necessária, embora tenha por principal objetivo justificar as intuições do senso-comum, de modo a conferir um status de legitimidade científica ao que, de outra forma, seriam apenas intuições acertadas.

Segundo WÜSTER, no domínio da terminologia os conceitos têm um status superior à forma e bastante independente desta:

Todo trabalho terminológico parte de CONCEITOS. Buscam-se delimitações precisas entre diferentes conceitos. O plano dos conceitos é visto, na terminologia, como algo independente do plano das denominações. Os terminólogos falam, portanto, de “conceito”, enquanto a maioria dos lingüistas, ao falar sobre a língua comum, refere-se a “conteúdo”. Para o terminólogo, a unidade denominativa consiste de uma “palavra” à qual se atribui um determinado conceito como significado. Para a maioria dos lingüistas atuais, no entanto, a palavra é uma unidade inseparável composta de forma e conteúdo.⁴⁴

Embora a distinção teórica pareça simples, a absoluta escassez de exemplos em todas as obras terminológicas consultadas em pouco ou nada ajuda a traçar, na prática, a linha que separa a língua comum do jargão técnico. Termos como *captain* (“capitão”) parecem flutuar indecisos entre os dois: embora qualquer pessoa seja capaz de compreender parcialmente o significado do termo, dificilmente saberia explicar as responsabilidades e incumbências de um capitão de navio mercante, que em última análise constituem o conceito a que o termo remete.

Eis, no entanto, algumas das outras definições encontradas para “termo”:

⁴⁴ “Jede Terminologiearbeit geht von den BEGRIFFEN aus. Sie zielt auf scharfe Abgrenzung zwischen den Begriffen. Das Reich der Begriffe wird in der Terminologie als unabhängig vom Reich der Benennungen angesehen. Daher sprechen die Terminologen von ‚Begriffen‘, wo die meisten Sprachwissenschaftler in Bezug auf die Gemeinsprache von ‚Wortinhalten‘ sprechen. Für die Terminologen besteht eine Benennungseinheit aus einem ‚Wort‘, dem ein Begriff als Bedeutung zugeordnet ist. Für die meisten heutigen Sprachwissenschaftler dagegen ist das Wort eine untrennbare Einheit aus Wortgestalt und Wortinhalt.” As traduções citadas sem nenhum crédito, como aqui, são minhas.

- Unidade lexical “profissionalmente marcada”⁴⁵;
- “Palavra” à qual se atribuiu um conceito como seu significado, ao passo que para a maioria dos lingüistas atuais a palavra é uma unidade inseparável composta de forma e conteúdo⁴⁶;
- Signo lingüístico de conteúdo específico, propriedade esta que o integra a um determinado campo de especialidade⁴⁷.

Vejamos também algumas das definições apresentadas para as “linguagens de especialidade”:

- Uma língua natural considerada enquanto vetor de conhecimentos especializados⁴⁸;
- Um conjunto de termos que por sua forma ou sentido etiquetam as realidades específicas do domínio estudado⁴⁹;
- Conjunto de marcas lexicais, sintáticas, estilísticas e discursivas que tipificam o uso de um código lingüístico qualquer em ambiente de interação social centrado em uma determinada atividade humana⁵⁰.

Tentemos, a partir destas definições, situar termos como *ship* e *leechline*, usados aqui como exemplos genéricos de termos da língua comum que se referem de algum modo à náutica e de termos usados somente em contextos propriamente náuticos, respectivamente:

O termo *ship* (1) não é profissionalmente marcado: pessoas das mais diferentes profissões e formações têm uma idéia bastante clara sobre o que *ship* significa e sem dúvida são capazes de diferenciar um navio de outros modos de transporte aquático, sejam eles náuticos ou não, como um jet-ski, um pedalinho ou um submarino, bem como de nomeá-lo corretamente como *ship*, mesmo carecendo de conhecimentos náuticos mais aprofundados; (2) é um signo saussurreano clássico: um falante de inglês não seria capaz de separar a abstração a que a palavra remete da seqüência de fonemas /ʃɪp/ e portanto (3) não parte do conceito para a palavra, mas existe a um só mesmo tempo como forma e conteúdo.

⁴⁵ COTTEZ, 1994, p. 14, apud MACIEL, 2001, p. 39.

⁴⁶ WÜSTER, 1998, p. 21, apud KRIEGER e FINATTO, 2004, p. 67.

⁴⁷ KRIEGER, 2001, p. 69.

⁴⁸ LERAT, 1995, p. 20, apud RAMOS, p.167.

⁴⁹ DUBUD, 1992, p. 3, apud RAMOS p. 167.

⁵⁰ AUBERT, 1996a, p. 27, apud RAMOS p. 167.

A situação é diferente com *leechline*. Caso o falante em questão saiba do que se trata – o que é um tanto duvidoso –, a tendência é que (1) tenha uma definição clara e técnica a oferecer sobre o significado do termo e (2) associe-o a um contexto estritamente náutico, entre outros motivos porque *leech* (no sentido náutico de “testa de uma vela”), um dos dois substantivos que compõem *leechline* por determinação⁵¹, é por sua vez também um termo técnico superordenado que não participa de nenhuma outra esfera de atividade humana.

Mesmo termos designativos de objetos triviais transformam-se no contexto da linguagem técnica: no jargão náutico inglês, *block* remete simplesmente àquilo que as pessoas em geral conhecem por *pulley* – nada mais. Este último termo, no entanto, “has little or no meaning among sea-faring men, who invariably speak of a *block*”.⁵² Em português, o mesmo se dá com *cabo*: o termo é usado, entre marinheiros, para designar o que qualquer leigo chamaria de “corda”, porém, dentre os incontáveis cabos do navio, “só ao do sino lhe chamão Corda”.⁵³

A dificuldade em traçar a linha que separa as palavras da língua comum e aquelas que pertencem a uma terminologia específica não é um desafio exclusivo do tradutor que se lança ao estudo dos princípios terminológicos visando tão-somente a prática tradutória, mas um problema intrínseco à disciplina da terminologia:

*Numa discussão sobre o que deve ou não figurar em um dicionário especializado, também pode ser cogitada a exclusão de palavras já definidas em um DLG [dicionário de língua geral] em função da delimitação a priori entre Lexicografia e Terminologia. Isto é, palavras “comuns” seriam descartadas, considerando-se que um DLG só tenha esse tipo de registro. Essa controvérsia, bastante comum no momento da validação da nomenclatura de um glossário técnico-científico, reflete a dimensão das dificuldades envolvidas no reconhecimento do estatuto terminológico de uma unidade lexical.*⁵⁴

Assim, a fim de evitar decisões arbitrárias relativas à inclusão (ou não) de termos no repositório bilíngüe, optei por incluí-los todos a fim de corroborar minhas soluções tradutórias, embora reconheça o status diferente de que desfrutam.

⁵¹ Refiro-me aqui ao sentido que Wüster dá ao termo, quando afirma que “in den Begriffsinhalt eines Begriffes tritt als zusätzliches Merkmal ein zweiter Begriff ein” [“no conteúdo conceitual de um conceito surge, como característica adicional, um segundo conceito”].

⁵² ANSTED, 1898, p. 22.

⁵³ CAMPOS, 1823, p. 27.

⁵⁴ KRIEGER E FINATTO 2004, p. 133.

Para o glossário em português que acompanha a tradução, no entanto, julguei que o bom-senso deveria prevalecer sobre qualquer outro princípio orientador, sob pena de ofender o leitor incluindo termos como *navio*, *âncora* ou *vela*.

Uma vez que as próprias obras terminológicas consultadas se furtam a oferecer soluções para o problema, adotarei o único critério subjetivo que me parece plausível: a inclusão de termos que acredito serem desconhecidos mesmo aos leitores com nível cultural elevado o suficiente para se interessar por uma obra literária clássica e canônica do início do século XX.

A fraseologia correta impõe-se como um problema à parte. Muitas vezes, ainda que conheça a tradução correta de todos os termos de uma frase ou sintagma, o tradutor permanece sem saber como tratá-lo na língua-alvo. Um exemplo náutico é a voz de comando *Helm amidships*. Avulso, o termo *helm* traduz-se por “leme”, enquanto *amidships* é “[a] meia-nau”. “Leme a meia-nau”, contudo, não é uma voz de comando usada em português: a voz efetivamente usada é *leme a meio*.

Este último tipo de problema – o da fraseologia correta a ser empregada quando se conhecem os termos técnicos avulsos – foi solucionado mediante buscas aos sintagmas possíveis no Google e no Google Books, um expediente bastante eficaz por consultar um corpus de dados reais ao mesmo tempo em que economiza o tempo do tradutor – mais um fator a ser levado em conta quando se trata de uma tradução editorial para a execução da qual este dispõe de um tempo limitado.

A LINHA DE SOMBRA

Apresentação da tradução

Embora *A linha de sombra* apresente fortes matizes terminológicos – conforme venho enfatizando ao longo de todo este trabalho –, a obra constitui-se essencialmente em texto literário. Assim, a abordagem da tradução, à exceção dos termos náuticos, foi também literária: sempre que pareceu conveniente, lancei mão das estratégias típicas deste gênero de tradução, sem me preocupar com soluções ditas “literais” e sem me ater demasiado ao texto inglês, tendo por meta um texto fluente e natural em português.

Quanto às as soluções terminológicas, tampouco foram adotadas de maneira sistemática. Após me familiarizar melhor com os termos náuticos, tomei certas liberdades quando as julguei necessárias ou úteis. O termo *deck* (“convés”), por exemplo, foi muitas vezes traduzidos por “tombadilho” quando usado pelo comandante do navio, uma vez que é o tombadilho a parte do convés que o comandante via de regra ocupa.

Em outros casos foram adotadas soluções que descrevem o mesmo estado de coisas que o original, embora não o traduzam literalmente mesmo quando possível. Como exemplo, cito o sintagma *put the helm up*, que se deixa traduzir em português por “meter o leme de encontro”, e que no entanto foi traduzido simplesmente por “arribar” – sendo este último termo o verbo que descreve o modo como o navio se orienta após a manobra de meter o leme de encontro.

Termos e sintagmas não-técnicos em inglês também foram traduzidos por equivalentes técnicos em português e vice-versa, como se percebe nos pares *water supply*-“aguada” e *galley*-“cozinha”.

Na tradução a seguir, notas de rodapé apostas aos termos náuticos em português assinalam a primeira ocorrência de cada termo náutico inglês no original. A nota de rodapé informa ao leitor o termo inglês, de modo que este possa ser consultado no repositório terminológico que sucede a tradução junto com o material que justifica a solução adotada em português.

Não estão assinalados nem os sintagmas e termos não-técnicos traduzidos por equivalentes técnicos nem os termos e sintagmas técnicos traduzidos por sintagmas não-técnicos. Mesmo assim, termos técnicos usados em português constam no glossário em português que acompanha a tradução.

A fraseologia, embora não tenha recebido um tratamento mais formal neste trabalho, não foi de modo algum ignorada. O Google e o Google Books foram consultados inúmeras vezes como corpora, a fim de assegurar construções tão próximas quanto possível das que se encontram em sites, livros e demais publicações sobre temas náuticos, bem como evitar o uso de termos que ocorrem exclusivamente em dicionários e glossários.

A LINHA DE SOMBRA

Uma confissão

de

Joseph Conrad

“Dignos de meu imorredouro respeito”

A
BORYS E A TODOS OS OUTROS
que, como ele, atravessaram
na tenra juventude a linha de sombra
de sua geração
COM AMOR

NOTA DO AUTOR

A presente história, que apesar de breve é uma obra um tanto complexa, não foi concebida de modo a tocar em assuntos sobrenaturais. Contudo, mais de um crítico sentiu-se inclinado a interpretá-la assim, vendo nela uma tentativa minha de dar maior liberdade à imaginação enquanto eu a conduzia para além dos limites terrenos da humanidade que vive e sofre. Mas a verdade é que a minha imaginação não é assim tão fértil. Creio que, se eu tentasse impor à história o peso do Sobrenatural, ela seria um fracasso estrondoso e apresentaria falhas um tanto indesejáveis. Porém, eu jamais poderia almejar coisa semelhante, pois todo o meu ser moral e intelectual é perpassado por uma convicção invencível de que tudo quanto passa despercebido a nossos sentidos deve ser obra da natureza e, por mais excepcional que pareça, tem essência idêntica a todos os fenômenos do mundo visível e tangível do qual sabemos fazer parte. O mundo dos vivos encerra maravilhas e mistérios o suficiente tal como se apresenta; maravilhas e mistérios que agem sobre nossas emoções e nossa inteligência de maneiras tão inexplicáveis que quase bastariam para justificar a concepção da vida como um estado de encanto. Não, minha crença no maravilhoso é demasiado forte para que eu alguma vez me deixe fascinar pelo mero sobrenatural, que (entendam como quiserem) não passa de um produto fabricado, uma fabricação de mentes insensíveis às mais íntimas sutilezas das relações que mantemos com os vivos e os mortos em suas incontáveis multidões; uma profanação de nossas lembranças mais ternas; um atentado à nossa dignidade.

Independente de qualquer coisa, minha natural modéstia jamais consentirá em descer tão baixo a ponto de pedir auxílio à minha imaginação no domínio destes fúteis devaneios, comuns a todas as épocas e capazes de infundir em todos os amantes da humanidade uma tristeza inefável. Quanto ao efeito de um choque mental ou moral em uma mente ordinária, este é um tema legítimo para o estudo e a descrição. O ser moral do sr. Burns recebe um tremendo choque durante suas relações com o finado capitão, choque este que durante o curso da doença transforma-se em uma superstição fantasiosa que nasce do medo e da animosidade. Este é apenas um dos elementos da história, mas nele não há nada de sobrenatural, nada que, por assim dizer, vá além dos confins deste mundo, que a bem da verdade já encerra terrores e mistérios suficientes em si mesmo.

Talvez se eu houvesse publicado esta narrativa, que guardei por um bom tempo em minha imaginação, sob o título de *Primeiro comando*, nenhum indício do Sobrenatural haveria sido encontrado pelos leitores imparciais, fossem eles críticos ou não. Não tecerei aqui comentários sobre as origens do estado de espírito em que me ocorreu o título definitivo, A

linha de sombra. Acima de tudo, o objetivo desta história era representar certos fatos que sem dúvida estão associados à transição da juventude, leviana e ardente, ao período mais auto-consciente e mais sofrido da idade adulta. Ninguém há de negar que antes da provação suprema de toda uma geração eu tinha plena consciência do caráter ínfimo e insignificante da minha própria experiência obscura. Não se trata aqui de paralelismo algum. Essa idéia jamais me passou pela cabeça. Mas havia um sentimento de identidade, embora a diferença nas proporções fosse enorme – como uma única gota solitária medida contra a amarga e tempestuosa imensidão de um oceano. O que também era muito natural. Afinal, quando começamos a refletir sobre o significado de nosso próprio passado temos a impressão de que ele preenche o mundo em toda a sua profundidade e magnitude. Este livro foi escrito nos últimos três meses do ano de 1916. De todos os temas a respeito dos quais um escritor de histórias sente-se mais ou menos consciente em sua alma, eis o único que me foi possível arriscar à época. A profundidade e a natureza do estado de espírito com que o abordei talvez possam ser mais bem expressas na dedicatória, que hoje me parece absolutamente desproporcional – como mais uma instância da grandeza avassaladora de nossas próprias emoções em relação a nós.

Tendo dito o bastante, farei agora algumas observações sobre o simples material da história. O cenário pertence àquela parte dos Mares Orientais de onde eu trouxe para a minha vida de escritor o maior número de inspirações. Ao ler o comentário em que afirmo ter considerado, por um longo tempo, dar a esta história o título de *Primeiro comando*, o leitor pode supor que ela trate da minha experiência pessoal. E na verdade esta narrativa é uma experiência pessoal examinada com distanciamento crítico e colorida pelo afeto que não conseguimos deixar de sentir por todos os acontecimentos em nossas vidas dos quais não temos motivo para nos envergonhar. E este afeto é tão intenso (aqui faço um apelo à experiência universal) quanto a vergonha, e quase tão intenso quando a angústia que acompanha a lembrança de certas ocorrências infelizes, até os meros erros ao falar, que perpetramos no passado. O efeito da perspectiva sobre a memória é o de fazer tudo parecer maior, pois os elementos essenciais avultam a grandes proporções quando isolados das trivialidades cotidianas, naturalmente esquecidas. Lembro deste período da minha vida no mar com gosto porque, apesar do início nada auspicioso, no fim mostrou-se um grande sucesso pessoal que deixou uma prova tangível no conteúdo da carta que os proprietários do navio escreveram-me dois anos mais tarde, quando abandonei o comando a fim de voltar para casa. Esta decisão marcou o início de outra fase em minha vida de marinheiro, a fase final, se assim posso me referir a ela, que a seu próprio modo coloriu outros tantos de meus escritos. Na

época eu não sabia o quão próxima do fim estava minha vida no mar, e portanto não senti tristeza alguma, exceto ao me despedir do navio. Também lamentei cortar relações com a firma a que o navio pertencia e que ademais havia recebido com tanta bondade e confiança um homem contratado em virtude de um acidente e em circunstâncias um tanto adversas. Sem desmerecer a firmeza do meu propósito, suspeito que a sorte tenha desempenhado um papel decisivo no sucesso da confiança que me foi depositada. E não há como não relembrarmos cheios de gosto uma época em que nossos maiores esforços foram recompensado com um golpe de sorte.

As palavras “*Dignos do meu imorredouro respeito*”, que escolhi como o mote para a folha de rosto, foram retiradas do próprio texto do livro; e, embora um de meus críticos tenha imaginado que diziam respeito ao navio, é evidente, no contexto onde aparecem, que se referem aos homens da companhia do navio: estranhos totais ao novo capitão que ao mesmo agüentaram firmes a seu lado durante aqueles vinte dias que parecem ter se passado à beira de uma destruição lenta e agonizante. E *esta* é a maior lembrança de todas! Pois sem dúvida é um feito grandioso ter comandado homens dignos de nosso imorredouro respeito.

1920.

J. C.

A LINHA DE SOMBRA

*...—D'autres fois, calme plat, grand miroir
De mon désespoir.*

BAUDELAIRE

I

Apenas os jovens têm destes momentos. Não me refiro aos muito jovens. Não. Os muito jovens, a bem dizer, não têm momento algum. Só a tenra juventude desfruta o privilégio de viver à frente de seus dias na bela continuidade de uma esperança que não conhece pausas nem introspecções.

Às nossas costas, fechamos o portão da simples meninice – e adentramos um jardim encantado. Lá, até as sombras cintilam cheias de promessas. Cada curva no caminho tem um apelo sedutor. Mas não por ser um território desconhecido. Sabemos muito bem que toda a humanidade passou por lá. É o encanto da experiência universal do qual esperamos uma sensação incomum ou pessoal – uma parte de nós.

Seguimos reconhecendo as marcas de nossos predecessores, empolgados, satisfeitos, aceitando a um só tempo a boa e a má sorte – o ônus e o bônus, como diz o provérbio –, o pitoresco destino comum que guarda inúmeras possibilidades para os merecedores ou talvez para os bem-aventurados. Sim. Seguimos adiante. E o tempo também segue adiante – até que percebemos à nossa frente uma linha de sombra avisando que a região da tenra juventude também deve ser deixada para trás.

Este é o período da vida em que os momentos de que falei são mais propensos a aparecer. Que momentos? Ora, os momentos de tédio, de exaustão, de insatisfação. Momentos duros. Refiro-me a momentos em que os jovens ainda tendem a tomar decisões precipitadas, tais como casar de repente ou largar um emprego sem nenhum motivo.

Mas esta não é uma história de casamento. Comigo não foi tão grave. Minha decisão, precipitada como foi, teve antes o caráter do divórcio – quase da deserção. Sem nenhum motivo compreensível às pessoas sensatas eu larguei o meu emprego – joguei tudo para cima – abandonei um navio sobre o qual a pior coisa que se poderia dizer era que era um navio a

vapor⁵⁵ e, portanto, talvez não fizesse jus à lealdade cega que... Todavia, de nada adianta tentar disfarçar o que até mesmo naquela época eu suspeitava ser um capricho.

Foi num porto oriental. O navio também era oriental, uma vez que na época pertencia àquele porto. Fazia comércio entre as ilhas escuras de um mar azul marcado pelos corais, com a Insígnia Vermelha da Marinha Mercante sobre a grinalda⁵⁶ e logo acima, no tope do mastro⁵⁷, uma bandeira do armador, também vermelha, mas com uma borda verde e um crescente branco. Pois seu dono era um árabe, e ainda por cima um cide. Daí a borda verde na bandeira. Ele era o diretor de uma poderosa Casa dos Estreitos Árabes, mas também o súdito mais leal ao complexo Império Britânico que se poderia encontrar a leste do Canal de Suez. A política mundial não o interessava nem um pouco, mas ele tinha um grande poder oculto em meio a seu povo.

Para nós era indiferente a quem o navio pertencia. Ele precisava empregar homens brancos para cuidar da navegação, e muitos dos que assim empregava jamais lhe punham os olhos do primeiro ao último dia. Eu mesmo o vi uma única vez, por acaso, em um cais⁵⁸ – um homenzinho velho, moreno, cego de um olho, com um manto alvo e sandálias amarelas. Uma multidão de peregrinos malaios, a quem o homem prestara algum favor na forma de comida e dinheiro, beijava-lhe a mão repetidas vezes. Ouvei dizer que ele era pródigo com estas esmolas, que cobriam quase todo o Arquipélago. Afinal, não dizem que “o homem caridoso é amigo de Alá”?

Um excelente (e pitoresco) proprietário árabe, a respeito de quem não era preciso esquentar a cabeça, um excelentíssimo navio escocês – pois da quilha⁵⁹ para cima era escocês – um excelente navio, fácil de manter limpo, ágil em todos os aspectos e, se não fosse pela propulsão interna, digno do amor de qualquer homem, até hoje nutro um profundo respeito pelas memórias do navio. Quanto ao tipo de comércio em que operava e à personalidade de meus companheiros, eu não me sentiria mais feliz nem que tivesse a vida e os homens feitos segundo as minhas instruções por um Feiticeiro benevolente.

E de repente abandonei tudo isso. Abandonei-o da mesma forma, a nós inconseqüente, como um pássaro voa para longe de um galho aconchegante. Foi como se, sem saber de nada, eu tivesse ouvido um sussurro ou visto alguma coisa. Bem – talvez! Em um dia eu estava perfeitamente satisfeito e no outro tudo havia desaparecido – o *glamour*, o sabor, o interesse,

⁵⁵ *steamship*

⁵⁶ *taffrail*

⁵⁷ *masthead*

⁵⁸ *wharf*

⁵⁹ *keel*

a satisfação – tudo. Foi um desses momentos, sabe. Os verdes enjôos da mocidade tardia assediaram-me e levaram-me embora. Levaram-me embora daquele navio, que fique claro.

Éramos apenas quatro homens brancos a bordo, com uma enorme tripulação de *kalashes* e dois suboficiais⁶⁰ malaios. O capitão⁶¹ lançou-me um olhar duro como se tentasse adivinhar o que me afligia. Mas ele era um marujo e também já tinha sido jovem outrora. Neste instante um sorriso espreitou por debaixo de seu grosso bigode grisalho, e ele observou que, claro, se eu achasse que tinha de ir ele não me impediria à força. Combinamos de acertar as contas na manhã seguinte. Quando eu deixava a câmara⁶² ele acrescentou de repente, em um tom bastante melancólico, que esperava que eu encontrasse o que eu buscava com tamanho ardor. Uma declaração suave, críptica, que pareceu ir mais fundo do que qualquer ferramenta com a dureza do diamante seria capaz. Acredito que ele tenha entendido o meu caso.

Mas o segundo maquinista⁶³ atacou-me de outra forma. Ele era um escocês robusto, de rosto liso e olhos claros. Seu honesto semblante vermelho emergiu da casa de máquinas⁶⁴ e logo o homem surgiu por inteiro, com as mangas da camisa dobradas para cima, passando vagorosamente um trapo sobre os antebraços maciços. E os olhos dele expressavam um desgosto amargo, como se nossa amizade estivesse reduzida a cinzas. Ele disse, pesaroso: “Ah! Sim! Eu bem achava que já estava na hora de você ir correndo de volta para casa e casar com uma garota estúpida.”

No porto⁶⁵ havia um entendimento tácito de que John Nieven era um misógino ferrenho; e o tom absurdo desse comentário convenceu-me de ele que pretendia soar cruel – muito cruel – pretendia dizer a coisa mais devastadora em que pudesse pensar. Minha risada foi condescendente. Ninguém, salvo um amigo, poderia sentir tanta raiva. Fiquei um pouco cabisbaixo. Nosso oficial de máquinas⁶⁶ também fez o juízo habitual da minha decisão, porém num espírito mais gentil.

Ele também era jovem, mas muito magro, e com uma diáfana barba marrom por todo o rosto emaciado. No mar ou no porto⁶⁷, passava os dias inteiros caminhando apressado de um lado para o outro a ré⁶⁸, com uma expressão intensa, de êxtase espiritual, causada por uma consciência permanente das sensações físicas desagradáveis em sua economia interna. O

⁶⁰ *petty officers*

⁶¹ *captain*

⁶² *cabin*

⁶³ *second engineer*

⁶⁴ *engine-room*

⁶⁵ *port*

⁶⁶ *chief engineer*

⁶⁷ *harbour*

⁶⁸ *after-deck*

homem era um dispéptico crônico. O juízo que fez de meu caso era muito simples. Disse que não passava de uma moléstia do fígado. Claro! Ele sugeriu que eu ficasse para mais uma viagem e no meio-tempo tomasse um certo remédio patenteado no qual depositava a mais absoluta confiança. “Escute o que eu vou fazer. Vou comprar dois vidros para você, com o dinheiro do meu bolso. Que tal? É uma proposta e tanto, não?”

Acredito que bastasse o menor sinal de fraqueza da minha parte para que ele perpetrasse essa atrocidade (ou generosidade). Contudo, na época eu estava mais descontente, desgostoso e decidido do que nunca. Os últimos dezoito meses, tão cheios de experiências novas e variadas, pareciam um desperdício de tempo lúgubre e prosaico. Eu sentia – como expressar? – que neles não havia nenhuma verdade a ser descoberta.

Que verdade? Eu teria um bom trabalho para explicar. Sob pressão, provavelmente eu teria irrompido em pranto. Eu era jovem o suficiente para tal.

No dia seguinte eu e o capitão fizemos nossa transação na Capitania do Porto⁶⁹. Era uma sala elegante, ampla, fria e branca, onde a luz do dia cintilava serena através das cortinas. Todos lá dentro – os oficiais, o público – estavam vestidos de branco. Só as escrivaninhas polidas cintilavam sombrias no corredor central, e alguns papéis sobre elas eram azuis. Do alto, enormes *punkahs* impeliavam brisas suaves por aquele interior imaculado e em nossas cabeças perspirantes.

O oficial atrás da escrivaninha a que nos dirigimos abriu um sorriso amistoso e susteve-o até que, em resposta à pergunta retórica “desembarque e rematrícula?”, o capitão respondeu, “Não! Desembarque definitivo.” Então o sorriso desapareceu com uma solenidade súbita. O oficial não tornou a olhar para mim até devolver os meus papéis com uma expressão de pesar, como se fossem um passaporte para o Hades.

Enquanto eu os guardava, murmurou alguma pergunta para o capitão, e escutei este responder com bom humor:

“Não. Ele está nos deixando para voltar para casa.”

“Ah!”, exclamou o oficial, assentindo com tristeza ao se inteirar de minha lastimável condição.

Eu jamais o vira fora do prédio oficial, mas o homem inclinou-se para frente a fim de apertar a minha mão, cheio de sentimento, como talvez fizesse com algum pobre diabo prestes a ser enforcado; e temo ter desempenhado a minha parte de maneira canhestra, com os modos endurecidos de um criminoso impenitente.

⁶⁹ *Harbour Office*

Nenhum pacote⁷⁰ zarparia em direção ao lar nos próximos três ou quatro dias. Naquele ponto, como um homem sem navio, tendo rompido temporariamente minha ligação com o mar – na verdade, transformado em um mero passageiro em potencial –, talvez fosse mais propício eu ter buscado alojamento em um hotel. E havia um, a um tiro de pedra da Capitania do Porto, uma construção baixa, mas algo palaciana, que ostentava pavilhões brancos e pilastras cercados por um vistoso gramado. Lá eu teria de fato me sentido um passageiro! Lancei um olhar hostil naquela direção e pus-me a caminho da Casa dos Oficiais e Marinheiros.

Caminhei pelo sol, sem lhe dar atenção, e pela sombra das enormes árvores na esplanada sem desfrutá-la. O calor dos trópicos orientais descia pelos galhos frondosos, envolvendo meu corpo e minhas poucas vestes, agarrando-se à minha insatisfação rebelde, como se para roubá-la de sua liberdade.

A Casa dos Oficiais era um grande bangalô com uma varanda ampla e um jardinzinho de curioso aspecto urbano e algumas árvores entre a fachada e a rua. A instituição partilhava o caráter de um clube residencial, mas uma atmosfera levemente governamental envolvia-a, uma vez que era administrada pela Capitania do Porto. O cargo oficial do gerente era o de despenseiro-chefe⁷¹. Era um homenzinho infeliz, cheio de rugas, que com roupas de jóquei teria desempenhado este papel à perfeição. Todavia era óbvio que em um momento ou outro de sua vida, em uma função ou outra, estivera ligado ao mar. Talvez na abrangente função de fracasso.

Eu teria tomado seu emprego por fácilimo, mas por uma razão ou outra ele costumava dizer que o trabalho ainda iria matá-lo. Aquilo era um tanto misterioso. Talvez tudo lhe fosse demasiado difícil. Sem dúvida ele parecia detestar que houvesse hóspedes na casa.

Ao chegar, tive a impressão de que ele estaria satisfeito. Tudo estava quieto como um túmulo. Não vi ninguém nos saguões; e a varanda também estava deserta, à exceção de um homem no outro extremo, que cochilava de bruços em uma espreguiçadeira. Com o som de minhas passadas ele abriu um olho terrível como o dos peixes. Eu não o conhecia. Logo me afastei e, depois de atravessar a sala de jantar – uma peça muito austera com um *punkah* imóvel pendurado acima da mesa de centro –, bati em uma porta onde se lia, em letras pretas: “Despenseiro”.

A resposta à minha batida foi um gemido irritado e lamentoso: “Minha nossa! Minha nossa! O que foi desta vez?” Entrei sem mais delongas.

⁷⁰ *mail-boat*

⁷¹ *chief steward*

Era um aposento um tanto estranho para os trópicos. O crepúsculo e o ar viciado reinavam lá dentro. O sujeito havia pendurado cortinas de renda enormes, empoeiradas e baratas nas janelas, que estavam todas fechadas. Pilhas de caixas de papelão, como as que os chapeleiros e costureiras usam na Europa, amontoavam-se pelos cantos; e de alguma forma ele havia obtido para si o tipo de mobília que poderia ter saído de um salão respeitável no East End londrino – um sofá de crina, poltronas do mesmo material. Divisei sobrecoberdas encardidas por cima daqueles estofamentos horríveis, que inspiravam um horror tal que não se podia imaginar que acidente, necessidade ou capricho misterioso havia-os juntado naquele lugar. O proprietário havia tirado a túnica e, com calças brancas e uma camisa de mangas curtas, espreitava por trás das cadeiras apalpando os magros cotovelos.

Uma exclamação de pesar escapou-lhe quando escutou que eu havia chegado para ficar; mas não foi capaz de negar que houvesse vários quartos desocupados.

“Muito bem. O senhor poderia dar-me o mesmo em que fiquei da outra vez?”

Ele emitiu um gemido discreto atrás de uma pilha de caixas de papelão sobre a mesa, onde poderia haver luvas ou lenços ou gravatas. Pus-me a imaginar o que o sujeito guardaria nelas. Havia um odor de coral morto, de poeira oriental ou de espécimes zoológicos naquele covil. Eu só conseguia ver-lhe o alto da cabeça e os tristes olhos na altura dos meus por sobre a barreira.

“É só por uns dias”, disse eu no intuito de alegrá-lo.

“Talvez o senhor preferisse pagar adiantado?”, sugeriu ele em tom ávido.

“Com certeza não!” Bradei assim que pude falar. “Nunca ouvi uma coisa igual! É um despautério que...”

Ele segurou a cabeça com as duas mãos – um gesto de desespero que deteve minha indignação.

“Minha nossa! Minha nossa! Não se exaspere. Estou pedindo para todos.”

“Não acredito”, disse eu, sem papas na língua.

“Bem, pretendo pedir. E se os senhores todos concordarem em pagar adiantado eu poderia fazer com que Hamilton pagasse, também. Ele sempre vem a terra com uma mão na frente e a outra atrás e, mesmo quando tem algum dinheiro, prefere não pagar as contas. Já não sei mais o que fazer. Ele me xinga e diz que não posso atirar um homem branco no olho da rua. Então se o senhor puder...”

Fiquei surpreso. Incrédulo, também. Julguei aquela insolência desnecessária. Disse-lhe com marcada ênfase que pagamento adiantado só por cima do cadáver dele e de Hamilton, e solicitei que me levasse ao quarto sem mais uma palavra. O homem tirou a chave de algum

lugar e conduziu-me para fora de seu covil, lançando-me um terrível olhar de esguelha ao passar.

“Mais alguém que eu conheça por aqui?”, perguntei antes que ele se afastasse do meu quarto.

Ele havia recobrado o tom de voz angustiado e impaciente de sempre e respondeu que o capitão Giles estava lá, após uma viagem pelo mar de Solo. Também havia outros dois hóspedes. Ele deteve-se. Além, é claro, de Hamilton, acrescentou.

“Ah, sim! Hamilton”, disse eu, e aquela criatura miserável afastou-se com um derradeiro grunhido.

Eu ainda remoía a impertinência do homem quando fui almoçar no salão. Ele estava lá, a postos, observando os criados chineses. O almoço foi servido apenas em uma das pontas da mesa comprida, e o *punkah*, cheio de preguiça, agitava o ar quente – acima de um deserto de madeira polida.

Éramos quatro à mesa. O estranho que cochilava na espreguiçadeira era um. Seus dois olhos estavam parcialmente abertos naquele instante, mas não davam a impressão de ver coisa alguma. Ele parecia um tanto apático. A elegante pessoa ao lado, com suíças curtas e um queixo escrupulosamente barbeado, era, como não poderia deixar de ser, Hamilton. Nunca vi alguém ocupar com tamanha solenidade o lugar que a Providência teve por bem lhe reservar na vida. Haviam me dito que para ele eu não passava de um forasteiro indesejável. Não só ergueu os olhos como também as sobrancelhas ao escutar o barulho que fiz ao puxar minha cadeira.

O capitão Giles estava sentado na ponta. Trocamos algumas palavras de saudação e logo me sentei à sua esquerda. Robusto e pálido, com um grande domo reluzente na fronte calva e protuberantes olhos castanhos, o capitão poderia ter se passado por qualquer coisa, exceto um marujo. Ninguém se surpreenderia caso descobrisse que ele era um arquiteto. Para mim (sei o quão absurdo isto soa) para mim ele parecia um fabricante. Parecia um homem de quem se poderiam esperar conselhos sábios, princípios morais, com talvez um ou outro lugar-comum de vez em quando, mas estes jamais tinham a pretensão de impressionar, pois deviam-se à mais pura convicção.

Embora desfrutasse de renome e estima no mundo naval, o capitão não tinha emprego fixo. Tampouco queria um. Ele tinha seu próprio cargo peculiar. Era um especialista. Um especialista em – como direi? – em navegações complexas. O capitão sabia mais sobre partes remotas e ainda não mapeadas do Arquipélago do que qualquer outro homem vivo. Seu cérebro devia ser um depósito perfeito de recifes, coordenadas, rumos, imagens de

promontórios, contornos de orlas obscuras, silhuetas de incontáveis ilhas, desertas ou não. Qualquer navio, por exemplo, com destino a Palawan ou algum outro lugar por aquelas bandas teria o capitão Giles a bordo, fosse no comando temporário ou como “auxiliar do comandante⁷²”. Corriam boatos de que ele recebia adiantamentos de uma abastada firma chinesa de navios a vapor por conta desses serviços. Além do mais, o capitão estava sempre disposto a fazer a vontade de qualquer homem que desejasse passar uma temporada em terra. Nenhum proprietário opunha-se a esses arranjos. Afinal, no porto todos concordavam que o capitão Giles era tão bom quanto os melhores, ou até um pouco melhor. Mas na opinião de Hamilton ele era um “forasteiro”. Creio que na opinião de Hamilton a generalização “forasteiro” abrangia a nós todos; embora suponha que ele fizesse algumas distinções em sua cabeça.

Não tentei puxar assunto com o capitão Giles, a quem eu não tinha visto mais do que duas vezes na vida. Mas, claro, ele sabia quem eu era. Em seguida, inclinando a cabeçorra brilhante em minha direção, dirigiu-me a palavra de maneira amistosa. Disse que, ao ver-me lá, pressupôs que eu fosse tirar uma licença de alguns dias em terra.

Era um homem de voz mansa. Falei um pouco mais alto, dizendo que: Não – eu havia abandonado o navio de uma vez por todas.

“Livre por algum tempo”, foi o comentário dele.

“Acho que sim – desde as onze da manhã”, disse eu.

Hamilton havia parado de comer ao escutar nossas vozes. Largou a faca e o garfo com cuidado, levantou-se e, murmurando alguma coisa sobre “este calor infernal que acaba com o apetite da gente”, saiu do salão. Quase de imediato ouvimos seus passos deixarem a casa pelos degraus da varanda.

Neste ponto o capitão Giles comentou que o sujeito sem dúvida havia saído atrás do meu antigo posto. O despenseiro, que estava recostado na parede, trouxe o rosto de bode infeliz para mais próximo da mesa e dirigiu-nos a palavra em um tom lamurioso. O objetivo dele era comentar seu eterno desgosto em relação a Hamilton. O sujeito causava-lhe problemas constantes com a Capitania do Porto por causa das dívidas que contraía. O despenseiro queria de todo o coração que Hamilton conseguisse meu antigo serviço, mas na verdade de que adiantaria? O alívio seria apenas temporário.

Eu disse: “Não se preocupe. Ele não vai conseguir o serviço. Meu sucessor já está a bordo.”

⁷² *master*

O homem ficou surpreso, e creio que seu rosto abateu-se um pouco com a notícia. O capitão Giles deu uma leve risada. Levantamo-nos e saímos para a varanda, deixando aquele homem estranho e apático a cargo dos chineses. A última coisa que vi foi quando lhe serviram um prato com uma fatia de abacaxi e afastaram-se para ver o que aconteceria. Mas o experimento revelou-se um fracasso. O homem permaneceu imóvel.

A voz mansa do capitão Giles confiou-me que aquele era um oficial do iate de algum rajá que havia chegado a nosso porto para entrar em doca seca⁷³. Deveria ter passado a noite anterior “vendo a vida”, acrescentou, torcendo o nariz de um jeito íntimo e confidencial que me agradou sobremaneira. Afinal, o capitão Giles tinha prestígio. Creditavam-lhe incríveis aventuras e uma tragédia pessoal misteriosa. Nenhum homem tinha censuras a lhe fazer. Ele prosseguiu:

“Lembro da primeira vez que ele desembarcou por aqui uns anos atrás. Parece que foi ontem. Ele era um bom garoto. Ah! Esses bons garotos!”

Não pude conter uma risada. O capitão pareceu surpreso, mas logo riu também. “Não! Não! Não foi isso o que eu quis dizer”, gritou. “Eu quis dizer é que muitos deles amolecem depressa aqui neste lugar.”

Brincando, sugeri que o motivo poderia ser o calor escaldante. Mas o capitão Giles mostrou que se guiava por uma filosofia mais profunda. No Oriente a vida era fácil para os brancos. Até aí tudo bem. A dificuldade era continuar sendo branco, e alguns desses bons garotos não sabiam como. O capitão lançou-me um olhar inquisidor e, com modos benévolos como os de um tio, perguntou-me à queima-roupa:

“Por que você deixou seu posto?”

Irritei-me de repente; pois está claro o quão exasperante uma pergunta destas pode ser para alguém que não sabe respondê-la. Disse a mim mesmo que eu deveria tentar calar aquele moralista; e a ele eu disse com uma polidez atrevida:

“Por quê...? O senhor desaprova?”

O capitão ficou muito desconcertado para fazer mais do que balbuciar: “Eu! ...de modo geral...”, e então desistiu. Mas retirou-se sem mais incidentes, sob a proteção de um comentário muito espirituoso segundo o qual ele também estava amolecendo, e aquela era a hora de tirar uma sesta – quando ele estava em terra. “Um hábito terrível. Terrível.”

O homem tinha uma simplicidade capaz de desarmar até mesmo rabugices mais jovens do que a minha. Então quando no dia seguinte, à hora do almoço, ele inclinou a cabeça em minha

⁷³ *dry-docking*

direção e disse que tinha encontrado meu antigo capitão na noite anterior, acrescentando a meia-voz: “Ele está muito triste com a sua saída. Disse que nunca tinha tido um imediato⁷⁴ que o servisse tão bem”, eu respondi cheio de honestidade, sem nenhuma afetação, que sem dúvida eu jamais havia me sentido tão à vontade em outro navio ou com outro comandante⁷⁵ em toda a minha vida no mar.

“Bem – então?”, murmurou ele.

“Capitão Giles, o senhor não sabe que eu pretendo ir para casa?”

“Sei”, disse ele em tom benevolente. “Já ouvi essa história muitas e muitas vezes.”

“E daí?”, retruquei. Pensei que aquele era o homem mais chato e sem imaginação que eu já tinha conhecido. Não sei o que mais eu teria dito, mas Hamilton, muito atrasado, entrou naquele instante e sentou-se à mesa no lugar de sempre. Então adotei um cochicho.

“Seja como for, desta vez o senhor vai ver que acontece.”

Hamilton, com o barbeado impecável, acenou discretamente a cabeça para o capitão Giles, mas não se prestou sequer a erguer as sobrancelhas para mim; e, quando abriu a boca, foi apenas para dizer ao despenseiro que a comida em seu prato não era digna de um cavalheiro. O indivíduo assim interpelado pareceu tão infeliz que não chegou sequer a grunhir. Apenas ergueu os olhos até o *punkah* e isso foi tudo.

Eu e o capitão Giles levantamo-nos, e o estranho ao lado de Hamilton fez o mesmo, pondo-se de pé com alguma dificuldade. O coitado, não porque estivesse faminto mas, segundo creio, só para recobrar sua auto-estima, tentou levar um pouco daquela comida indigna à boca. Porém, depois de largar o garfo duas vezes e fracassar em definitivo, sentou-se com ares de profunda mortificação e um terrível olhar vidrado. Tanto Giles como eu evitávamos olhar em sua direção.

Na varanda ele se deteve para dirigir-nos um longo comentário angustiado do qual não entendi uma única palavra. Parecia uma horrível língua desconhecida. Mas quando o capitão Giles, após um breve instante de reflexão, tranqüilizou-o ao dizer “Claro, não há dúvida. É isso mesmo”, o homem pareceu muito grato e afastou-se (de modo um tanto direto) em direção a uma espreguiçadeira distante.

“O que ele estava querendo dizer?”, perguntei, enojado.

“Não sei. Mas não devemos ser duros demais com as pessoas. Ele está se sentindo um tanto miserável, pode ter certeza; e amanhã estará ainda pior.”

⁷⁴ *mate*

⁷⁵ *commander*

A julgar pela aparência do homem, parecia impossível. Fiquei imaginando que pândegas descontroladas poderiam tê-lo reduzido àquela condição indescritível. A benevolência do capitão Giles era maculada por um curioso ar de auto-satisfação que me desagradava. Eu disse com uma leve risada:

“Bem, ele terá o senhor para consolá-lo.” O capitão fez um gesto de desprezo, sentou-se e pegou um jornal. Fiz o mesmo. Os jornais eram velhos e desinteressantes, na maior parte repletos de descrições estereotípicas sobre a celebração do primeiro jubileu da rainha Vitória. Provavelmente teríamos sucumbido sem demora a um cochilo tropical vespertino se a voz de Hamilton não se erguesse no salão de jantar. Ele estava terminando o almoço. As enormes portas duplas ficavam abertas o tempo todo, e ele não tinha como saber o quão próximos estávamos do vão de entrada. Ouvimos enquanto respondia em tom alto e orgulhoso a algum comentário do despenseiro.

“Não aceito que me apressem a fazer nada. Eles já ficarão muito gratos de ter um gentilhomen a bordo. Não há pressa alguma.”

A seguir veio um sussurro do despenseiro e então ouvimos Hamilton falar mais uma vez, com desdém ainda maior.

“O quê? Aquele jovem boçal acha que vale alguma coisa só porque foi imediato de Kent por todo esse tempo? Ridículo!”

Eu e Giles olhamo-nos. Sendo que Kent era o nome do meu antigo comandante, o sussurro do capitão Giles, “Ele está falando de você”, pareceu-me puro desperdício de saliva. O despenseiro deve ter insistido, qualquer que fosse sua opinião, pois ouvimos Hamilton falar mais uma vez e com ainda mais empáfia, cheio de si:

“Quanta bobagem, meu bom homem! Ninguém *compete* com um forasteiro indesejável como aquele. Eu tenho tempo suficiente.”

Então ouvimos o arrastar das cadeiras, o ruído de passos na peça ao lado e protestos lamentosos do despenseiro, que foi seguindo Hamilton até a entrada principal.

“Este homem não tem respeito”, observou o capitão Giles – um comentário bastante supérfluo, na minha opinião. “Não tem nenhum respeito. Você por acaso o ofendeu de alguma forma?”

“Nunca falei com ele em toda a minha vida”, respondi contrariado. “Também não sei que competição é essa. Ele está tentando pegar o meu lugar desde que eu pedi dispensa – e não consegui. Mas isso não é exatamente uma competição.”

O capitão Giles balançou a cabeçorra benévola, pensativo. “Ele não conseguiu”, repetiu, muito devagar. “Não, nem vai conseguir nada com Kent. Kent está inconsolável com a sua partida. Diz que você é um ótimo marujo.”

Atirei longe o jornal que eu tinha nas mãos. Endireitei as costas e dei um murro de mão aberta na mesa. Eu queria saber por que o capitão insistia naquilo, um assunto totalmente pessoal. Era muito enervante.

O capitão Giles silenciou-me com a perfeita equanimidade em seu olhar. “Não há motivo para se aborrecer”, murmurou, com o evidente desejo de aplacar a irritação pueril que havia despertado. E ele de fato tinha uma aparência tão inofensiva que tentei me explicar o melhor que pude. Contei-lhe que eu não queria mais ouvir falar de um passado já morto e enterrado. Tudo havia sido muito bom enquanto durou, mas como era passado eu preferia não falar ou sequer pensar a respeito. Eu estava decidido a ir para casa.

O capitão escutou toda aquela diatribe com peculiar atenção, como se tentasse detectar uma nota falsa em algum lugar; então se endireitou e pareceu meditar sobre o assunto.

“Sim. Você já me disse que pretende ir para casa. Algum plano para quando você chegar?”

Em vez de dizer que não era de sua conta eu respondi com mal-humor:

“Nenhum, até onde eu sei.”

De fato eu havia considerado este aspecto um tanto confuso da situação que eu havia criado para mim ao abandonar de repente um emprego muito satisfatório. E não estava muito satisfeito. Eu estava a ponto de dizer que o bom senso não tinha nada que ver com a minha decisão e que portanto ela não merecia todo o interesse que o capitão Giles parecia dedicar-lhe. Mas neste ponto ele tragava um curto cachimbo de madeira e parecia tão inocente, estúpido e ordinário que parecia não valer a pena confundi-lo com a verdade ou com o sarcasmo.

O capitão exalou uma nuvem de fumaça e então pegou-me de surpresa com um comentário abrupto: “Você já pagou a sua passagem?”

Vencido pela obstinação descarada de um homem a quem me era difícil tratar com grosseria, respondi com debilidade exagerada que ainda não. Eu achava que teria tempo de sobra para fazer o pagamento no dia seguinte.

E eu estava prestes a ir embora, afastando minha privacidade dessas tentativas vãs e infrutíferas de pôr-me à prova, quando o capitão baixou o cachimbo com um gesto muito significativo, sabe, como se houvesse chegado um momento decisivo, e inclinou-se de lado por cima da mesa entre nós.

“Ah! Então você ainda não pagou!” Ele baixou a voz, como se tratasse de algum mistério. “Bem, então acho que você precisa saber que tem alguma coisa acontecendo por aqui.”

Nunca em toda a minha vida eu me sentira tão afastado dos assuntos terrenos. Livre do mar por um tempo, preservei a consciência que os marinheiros têm quanto à sua total independência de todos os assuntos em terra. Como eles poderiam me dizer respeito? Observei a empolgação do capitão Giles com desdém em vez de curiosidade.

À pergunta obviamente introdutória que me fez, querendo saber se o despenseiro havia falado comigo naquele dia, respondi que não. E além disso ele não teria recebido nenhum incentivo caso houvesse tentado. Eu não queria ouvir uma palavra daquele sujeito.

Indiferente à minha petulância, o capitão Giles, com um ar de profunda sagacidade, começou a contar-me uma história detalhada sobre um ordenança da Capitania do Porto. Era uma história absolutamente irrelevante. Um ordenança fora visto na varanda naquela manhã com uma carta na mão. Era um envelope oficial. Como é de praxe entre estes sujeitos, mostrou-a para o primeiro homem branco que lhe cruzou o caminho. Este homem foi nosso amigo da espreguiçadeira. Como eu mesmo sabia, ele não estava em condições de interessar-se por nenhum assunto sublunar. Não teve outra alternativa senão mandar o ordenança embora. Então o ordenança continuou andando pela varanda e deparou-se com o capitão Giles, que lá estava por um acaso extraordinário...

Neste ponto ele deteve-se com um olhar perscrutador. A carta, prosseguiu, estava endereçada ao despenseiro. Mas que assunto o capitão Ellis, o Capitão do Porto⁷⁶, teria a tratar com o despenseiro? De qualquer modo, o sujeito ia toda manhã até a Capitania do Porto com seu relatório, para receber ordens ou sabe-se lá o quê. Menos de uma hora após seu retorno um ordenança da capitania estava atrás dele com um bilhete. Mas para quê?

E ele começou a especular. Não poderia ser para isso – nem tampouco para aquilo. Quanto àquele outro, era absolutamente impensável.

A inutilidade de toda essa conversa me deixou estarecido. Se o capitão não fosse uma personalidade simpática eu teria tomado aquilo por um insulto. Da maneira como foi, só tive pena. Algo extremamente honesto em seu olhar impediu que eu risse na cara dele. Nem ao menos bocejei. Fiquei apenas olhando.

A voz dele assumiu um tom de mistério. Assim que o sujeito (refiro-me ao despenseiro) recebeu o bilhete, pegou às pressas o chapéu e disparou porta afora. Mas não porque o bilhete solicitasse sua presença na Capitania do Porto. Não foi para lá que ele se dirigiu. Sua ausência

⁷⁶ *Master Attendant*

foi curta demais para tal. Ele voltou apressado logo em seguida, atirou longe o chapéu e saiu correndo pelo salão de jantar gemendo e estapeando a testa. Todos esses acontecimentos e manifestações emocionantes foram observados pelo capitão Giles. Segundo parecia, ele vinha meditando sobre o ocorrido desde então.

Comecei a sentir muita pena daquele homem. E, num tom que tentei manter o menos sarcástico possível, eu disse que me alegrava de saber que ele tinha encontrado algo com o que ocupar a manhã.

Com uma simplicidade enternecedora o capitão me fez notar, como se fosse de meu interesse, que era um tanto estranho ele ter passado a manhã inteira na casa. Em geral ele saía antes do almoço, fazendo visitas a escritórios, vendo amigos no porto e assim por diante. Porém havia se sentido meio indisposto ao levantar. Nada de mais. Só o suficiente para deixá-lo com preguiça.

Tudo isso com um olhar fixo, envolvente, que, somado à inanidade geral do discurso, dava a impressão de uma loucura suave, lamentável. E quando ele puxou a cadeira com um solavanco e baixou a voz ao tom grave do mistério, ocorreu-me que uma excelente reputação profissional não era nenhuma garantia de sanidade mental.

Eu nunca tinha percebido que não sabia exatamente no que consistia a sanidade nem como, no geral, este era um assunto delicado e desprovido de importância. Decidido a não ferir os sentimentos do capitão, pisquei os olhos afetando interesse. Mas quando a seguir ele perguntou-me, em tom de mistério, se eu recordava o que acabara de se passar entre o nosso despenseiro e “aquele tal de Hamilton”, grunhi uma afirmativa azeda e olhei para longe.

“Muito bem. Mas você lembra de cada palavra?”, insistiu ele.

“Eu sei lá. Não tenho nada que ver com isso”, retruquei, condenando Hamilton e o despenseiro à danação eterna.

Eu pretendia ser enérgico e pôr fim à conversa, mas o capitão Giles continuou a me encarar, pensativo. Nada seria capaz de impedi-lo. Ele me recordou que meu nome estava envolvido naquela conversa. Quando insisti em manter minha suposta despreocupação o capitão entregou-se de vez à crueldade. Eu tinha ouvido o que o homem disse? Sim? Então o que eu achava daquilo? – ele queria saber.

Como o aspecto do capitão Giles acabasse com as minhas suspeitas de malícia pura e simples, concluí que ele era simplesmente o imbecil mas inconveniente do mundo. Eu quase desprezava a mim mesmo pela fraqueza de tentar esclarecer sua limitada compreensão. Comecei a explicar que eu não achava coisa nenhuma. Hamilton não valia sequer uma opinião. O que um vagabundo daqueles... “Sim! É isso mesmo o que ele é”, exclamou o

capitão Giles... pensasse ou dissesse estava abaixo do desprezo de qualquer homem digno, e eu não estava disposto a lhe dar sequer a menor atenção.

Essa atitude parecia-me tão simples e óbvia que fiquei realmente surpreso ao ver que Giles não expressou nenhum tipo de apoio. Uma estupidez perfeita como aquela era quase interessante.

“O que o senhor quer que eu faça?”, perguntei, rindo. “Não vou brigar com ele por causa do juízo que fez a meu respeito. Claro, já percebi a maneira desdenhosa como ele se refere a mim. Mas ele não chama a minha atenção para esse desdém. Nunca o expressou na minha presença. Agora mesmo ele não sabia que estávamos escutando. Eu só faria papel de ridículo.”

O incansável Giles seguiu mal-humorado, fumando o cachimbo. De repente o semblante dele se abriu e ele falou.

“Você não me entendeu.”

“Ah, não? Que bom”, disse eu.

Com entusiasmo cada vez maior ele repetiu que eu não o havia entendido. Não havia entendido nada. E num tom de crescente satisfação pessoal disse-me que poucas coisas escapavam à sua atenção e que tinha o hábito de pensar a respeito delas e que em geral, graças ao conhecimento que tinha da vida e dos homens, chegava à conclusão correta.

Esta presunção discreta, claro, ajustava-se perfeitamente à inanidade excruciante de toda a conversa. Tudo isso fortaleceu em mim a crença obscura de que a vida nada mais é do que um desperdício de tempo que, de maneira meio inconsciente, havia-me afastado de um posto confortável, dos homens de quem eu gostava, para fugir da ameaça do vazio... e encontrar a inanidade na primeira curva. Eu estava diante de um homem de personalidade e conquistas notáveis que se revelara um falastrão lunático e desanimador. E provavelmente era assim por toda parte – do oriente ao ocidente, da base até o topo da escala social.

Um enorme desânimo abateu-se sobre mim. Uma sonolência espiritual. A voz de Giles continuava a vangloriar-se; a voz da fútil pretensão universal. Eu já não estava mais irritado. Não havia nada de original, nada de novo, de surpreendente, de informativo a se esperar do mundo; nenhuma oportunidade para se descobrir coisas sobre nós mesmos, nenhuma sabedoria a se adquirir, nenhum prazer a se desfrutar. Tudo era estúpido e superestimado, da mesma forma que o capitão Giles. Que assim seja.

O nome de Hamilton de repente chamou-me a atenção e pôs-me agitado.

“Achei que já tivéssemos resolvido este assunto”, eu disse, com o maior desgosto imaginável.

“Sim. Mas levando em conta o que acabamos de ouvir eu acho que você deve fazer.”

“Devo fazer?” Endireitei-me, confuso. “Fazer o quê?”

O capitão Giles confrontou-me, surpreso.

“Ora! Fazer o que eu estou lhe sugerindo. Vá e pergunte ao despenseiro o que havia naquele envelope da Capitania do Porto. Sem rodeios.”

Fiquei sem palavras por um tempo. Eu estava diante de algo tão inesperado e original que chegava a ser incompreensível. Murmurei, estupefato:

“Mas eu achei que era Hamilton que o senhor...”

“Exato. Mas você não pode permitir. Faça o que lhe digo. Vá atrás do despenseiro. Aposto que ele dará um pulo”, insistiu o capitão Giles, fazendo gestos impressionantes com o cachimbo fumarento em minha direção. Então ele deu três tragadas rápidas.

Sua expressão de argúcia triunfante era indescritível. No entanto o homem permanecia sendo uma criatura estranhamente simpática. A benevolência irradiava dele de forma ridícula, suave, extraordinária. Ao mesmo tempo era irritante. Mas eu observei friamente, como quem trata de algo incompreensível, que não havia motivo para expor-me à esnobação do sujeito. Ele era um despenseiro incompetente e além disso um miserável, mas eu pisaria com gosto em seus calos.

“Pisar nos calos dele”, disse o capitão Giles em um tom escandalizado. “Seria muito útil para você.”

Este comentário foi tão irrelevante que não admitia resposta. Mas a sensação de absurdo enfim começava a exercer seu conhecido fascínio. Senti que eu não devia deixar aquele homem seguir falando comigo. Levantei-me, observando com polidez que aquilo era demais para mim – eu não estava entendendo.

Antes que eu pudesse afastar-me o capitão voltou a falar em um tom alterado pela obstinação enquanto dava tragadas nervosas no cachimbo.

“Bem – ele é um – um zero à esquerda – enfim. Mas você – apenas pergunte. Só isso.”

Aquela nova atitude impressionou-me – ou antes fez com que eu me detivesse. Mas logo que a sanidade restabeleceu-se eu deixei a varanda após dar um sorriso amarelo na direção dele. Depois de algumas passadas vi-me no salão de jantar, já limpo e vazio. Mas neste ínterim ocorreram-me diversos pensamentos, tais como: que Giles estava fazendo troça de mim, tentando divertir-se às minhas custas; que eu provavelmente parecia estúpido e ingênuo; que eu sabia muito pouco a respeito da vida...

A porta à minha frente abriu-se de repente, para minha grande surpresa. Era a porta onde estava escrito “Despenseiro”, e o próprio homem correu para fora do covil abafado e filistino com seus modos absurdos de animal acuado em direção à porta que dava para o jardim.

Até hoje não sei por que o chamei. “Ei! Espere um pouco.” Talvez tenha sido o olhar de soslaio que lançou em minha direção; ou quem sabe eu ainda estivesse sob a influência da seriedade misteriosa do capitão Giles. Bem, foi algum tipo de impulso; um efeito daquela força, presente em algum lugar de nossas vidas, que as molda desta ou daquela maneira. Pois se estas palavras não houvessem deixado meus lábios (minha vontade não teve relação alguma com o ocorrido), sem dúvida eu ainda levaria a vida de um marujo, embora traçada por linhas que hoje me são inconcebíveis.

Não. Minha vontade não desempenhou nenhum papel. De fato, eu mal acabara de fazer aquele fatídico barulho quando senti um profundo arrependimento. Se o homem houvesse parado e olhado em minha direção eu teria de retirar-me, perturbado. Afinal, eu não tinha a menor intenção de levar a cabo o gracejo idiota do capitão Giles, fosse às minhas custas ou às custas do despenseiro.

Mas neste ponto o velho instinto humano da caçada entrou em jogo. Ele fingiu não ouvir, e eu, sem pensar, corri pelo meu lado da mesa de jantar e interceptei-o junto à porta.

“Por que o senhor não responde quando lhe dirigem a palavra?”, perguntei, irritado.

Ele escorou-se no lintel da porta. Parecia infeliz ao extremo. Temo que no fundo a natureza humana não seja muito bonita. Nela existem manchas um tanto feias. Percebi que a minha raiva aumentava, e isso, segundo acreditei então, só porque a minha vítima parecia tão arrasada. Maldito pedinchão!

Falei sem rodeios. “Entendo que hoje pela manhã chegou aqui na Casa uma comunicação oficial da Capitania do Porto. Certo?”

Em vez de mandar-me cuidar da minha vida, como poderia ter feito, o homem começou a resmungar com uma discreta nota de impertinência. Ele não havia me encontrado em parte alguma naquela manhã. Tampouco poderia atravessar a cidade à minha procura.

“Ninguém lhe pediu nada disso!”, gritei. Então meus olhos abriram-se para o caráter introvertido das coisas e das conversas cuja trivialidade fora-me tão confusa e maçante.

Eu disse que queria saber o que estava escrito na carta. A firmeza da minha voz e da minha postura era apenas meio fingida. A curiosidade pode ser um sentimento poderoso – às vezes.

O homem escondeu-se atrás de um mau humor estúpido, balbuciante. Não era nada para mim, murmurou. Eu dissera-lhe que estava indo para casa. E como eu estava indo para casa ele não via por que deveria...

Esta era a linha de sua argumentação, irrelevante o suficiente para ser quase um insulto. Um insulto à inteligência, digo.

Naquela região crepuscular entre a juventude e a maturidade, onde meu ser então estava, ficamos especialmente propensos a esse tipo de insulto. Temo que a minha postura para com o despenseiro tenha se tornado um tanto severa. Mas ele não era do tipo que enfrenta as coisas ou as pessoas. Drogas ou o hábito de beber sozinho, talvez. E quando deixei-me levar a ponto de lançar imprecações contra ele o homem desabou e começou a gritar.

Não quero dizer que ele tenha feito um escândalo. Foi uma confissão desalentada, aos gritos, porém débil – débil a ponto de dar pena. Também não foi muito coerente, mas bastou para deixar-me perplexo quando a ouvi. Afastei os olhos dele com justa indignação e vi o capitão Giles no vão da porta, observando a cena em silêncio – sua própria obra, se posso me expressar assim. O cachimbo preto fumegante chamava muita atenção em seu punho grande, paternal. Da mesma forma o brilho da pesada corrente de ouro de seu relógio, atravessada sobre o peito da túnica. Ele exalava uma atmosfera de astúcia virtuosa, serena o bastante para que as almas inocentes voassem confiantes em sua direção. Eu voei em direção a ele.

“O senhor não vai acreditar”, gritei. “Era uma notificação de que estão à procura de um comandante para um navio. Parece que tem um comando dando sopa e este sujeito simplesmente pôs o comunicado no bolso!”

O despenseiro gritou, com audíveis notas de desespero: “O senhor vai acabar me matando!”

O forte tapa que deu na própria testa também foi muito audível. Mas quando me virei em sua direção ele já não estava mais lá. Havia fugido para algum lugar além do meu campo de visão. Este desaparecimento súbito fez-me dar risada.

Era o fim do incidente – para mim. O capitão Giles, no entanto, com o olhar fixo no lugar onde o despenseiro estivera, começou a dar puxões na belíssima corrente de ouro até que por fim o relógio emergisse do bolso como a verdade sólida emerge de um poço. Com gestos solenes o capitão voltou a guardá-lo e só então disse:

“São apenas três horas. Você ainda tem tempo – isto é, se não perder mais nenhum.”

“Tempo para quê?”, perguntei.

“Meu Deus! Para chegar à Capitania do Porto. Investigar melhor o assunto.”

A bem dizer, ele tinha razão. Mas eu nunca tive muito gosto por investigações, por parecer melhor que os outros e fazer todo esse trabalho sem dúvida repleto de méritos éticos. E a minha opinião acerca do ocorrido era puramente ética. Se alguém ainda fosse matar o despenseiro eu não via por que não devesse ser o próprio capitão Giles, um homem maduro e respeitado e também um hóspede permanente. Enquanto eu, por outro lado, sentia-me como um mero visitante naquele porto. Na verdade, poder-se-ia dizer que eu já rompera a minha ligação. Murmurei que eu não achava – que não era nada para mim...

“Nada!”, repetiu o capitão Giles, dando sinais de indignação silenciosa, deliberada. “Kent bem me disse que você era um sujeito estranho. Agora você vem me dizer que um comando não é nada – e depois de todo o esforço que eu fiz!”

“Esforço!”, balbuciei, sem compreender. Que esforço? Eu só lembrava de ter ficado confuso e entediado com a conversa do capitão por uma hora inteira depois do almoço. E para ele aquilo era um grande esforço.

Ele ficou me olhando com um ar satisfeito que teria parecido odioso em qualquer outro homem. Ato contínuo, como se a página de um livro fosse virada revelando uma palavra que esclarecia tudo o que viera até então, percebi que o assunto tinha um outro aspecto além da ética.

Mas permaneci imóvel. O capitão Giles perdeu um pouco da paciência. Com uma tragada irritada no cachimbo, deu as costas à minha hesitação.

Mas não era hesitação de minha parte. Eu sentia, se é que posso me expressar assim, como se a minha mente estivesse enguiçada. Mas tão logo me convenci de que o mundo aborrecido e inútil da minha insatisfação trazia um comando a ser assumido, recobrei meus poderes de locomoção.

É uma boa caminhada entre a Casa dos Oficiais e a Capitania do Porto; mas com a palavra mágica “comando” na minha cabeça eu de repente me vi no cais, como que transportado em um piscar de olhos, em frente a um portal de pedra branca polida logo acima de uma escada com pequenos degraus brancos.

Tudo parecia flutuar depressa em minha direção. Todo o enorme ancoradouro⁷⁷ à minha direita não passava de uma faísca azul, e o fresco corredor escuro engoliu-me para longe do calor e da luz, que eu não havia percebido até o momento em que cruzei o umbral.

A enorme escadaria interna de algum modo insinuou-se sob os meus pés. O comando é um encanto poderoso. Os primeiros seres humanos que percebi após deixar para trás as costas

⁷⁷ *roadstead*

indignadas do capitão Giles foram os homens da lancha a vapor⁷⁸ do porto, descansando no espaçoso patamar que rodeava a arcada acortinada da agência marítima⁷⁹.

Foi lá que a alegria me abandonou. A atmosfera oficial mataria qualquer coisa que respirasse o ar da empresa humana, extinguiria a um só tempo a esperança e o medo com a supremacia da tinta e do papel. Atravessei pesaroso a cortina que o patrão⁸⁰ malaio da lancha a vapor ergueu para mim. Não havia ninguém lá dentro além de alguns funcionários, que escreviam com afinco em duas fileiras. Mas o engajador-chefe⁸¹ saltou de uma elevação e apressou-se ao longo dos grossos tapetes para receber-me na ampla passagem central.

Ele tinha um nome escocês, mas a pele era de um intenso tom moreno, a barba aparada era negra como breu e os olhos, também negros, tinham uma expressão aquebrantada. Ele perguntou em tom de confiança:

“O senhor gostaria de vê-Lo?”

Após toda a leveza de corpo e espírito abandonarem-me por força do contato com o oficialismo, olhei para o escriba sem nenhuma animação e respondi, enfasiado:

“O que o senhor acha? Pode adiantar alguma coisa?”

“Minha nossa! Ele já mandou chamá-lo duas vezes hoje.”

Este Ele tão enfático era a autoridade suprema, o Superintendente Marítimo⁸², o Capitão do Porto⁸³ – uma grande personalidade aos olhos de todos os borra-papéis no recinto. Mas isso não era nada comparado à opinião que ele mesmo tinha de sua própria grandeza.

O capitão Ellis via-se como uma emanção divina (pagã), o Netuno interino dos mares circunjacentes. Se não governava as ondas, ao menos fingia governar o destino dos mortais cujas vidas eram lançadas ao mar.

Esta ilusão otimista conferia-lhe um caráter inquisitivo e peremptório. E, como era um homem de temperamento colérico, havia quem chegasse a temê-lo. Ele era intimidador, não devido à posição que ocupava, mas por causa de suas crenças insustentáveis. Eu não me envolvera com ele para nada até então.

Falei: “Ah! Ele já mandou chamar-me duas vezes. Então acho que é melhor eu entrar.”

“Com certeza! Com certeza!”

⁷⁸ *steam-launch*

⁷⁹ *shipping office*

⁸⁰ *coxswain*

⁸¹ *head Shipping-Master*

⁸² *Marine Superintendent*

⁸³ *Harbour-Master*

O engajador conduziu-me com passadas elegantes por toda a periferia do sistema de escrivatinhas até uma porta alta e de aparência imponente, que então abriu com um respeitoso movimento do braço.

Ele entrou (sem no entanto largar a maçaneta) e, depois de olhar com reverência em direção à sala por alguns instantes, com um gesto silencioso da cabeça convidou-me a entrar. Então se afastou de imediato e fechou a porta atrás de mim com a maior delicadeza.

Três janelas altas davam para o porto. Nelas não se via nada além do cintilante mar azul-escuro e de um luminoso azul pálido no céu. Meus olhos captaram, na profundidade e nas distâncias das tonalidades azuis, o ponto branco de algum grande navio recém-chegado prestes a fundear⁸⁴ no ancoradouro. Um navio de casa – depois de uns noventa dias no mar. Existe algo de comovente em um navio que chega do mar e fecha as asas em repouso.

O que vi a seguir foi um tufo de cabelos grisalhos a colmar o liso rosto vermelho do capitão Ellis, que teria parecido apoplético se não tivesse uma aparência tão fresca.

Nosso Netuno interino não tinha barba no queixo, e não se via nenhum tridente guardado pelos cantos, como um guarda-chuva. Mas na mão ele trazia uma caneta – a caneta oficial, mais poderosa do que a espada ao fazer ou arruinar a fortuna de simples homens trabalhadores. Ele permaneceu olhando por cima do ombro enquanto eu me aproximava.

Quando cheguei mais perto ele saudou-me com um irritante: “Onde o senhor esteve esse tempo todo?”

Como isso não era de sua conta, fingi não ter escutado. Disse apenas ter ouvido que precisavam de um comandante para uma embarcação e, sendo um homem do mar, tinha pensado em me candidatar...

Ele me interrompeu. “Ora! Já chega! O senhor é o homem *perfeito* para este trabalho – ainda que houvesse vinte outros interessados. Mas não se espante. Todos eles têm medo de enfrentar o desafio. Esse é o problema.”

Ele estava muito irritado. Eu disse em tom inocente: “É mesmo, senhor? Mas medo de quê?”

“Ora!”, bradou ele. “Medo das velas⁸⁵. Medo da tripulação branca. Muita incomodação. Muito trabalho. Muito tempo passado aqui. O que eles querem é vida fácil e cadeiras de convés⁸⁶. Enquanto isso eu fico aqui com o telegrama do Cônsul-Geral na minha frente, e o

⁸⁴ *anchor*

⁸⁵ *sails*

⁸⁶ *deck-chairs*

único homem apto a fazer o serviço não está em lugar nenhum. Cheguei a pensar que o senhor também estivesse desistindo...”

“Eu não demorei a chegar”, comentei, mantendo a calma.

“O senhor tem bom nome por aqui”, rugiu ele com selvageria sem olhar para mim.

“Folgo em saber, senhor”, respondi.

“Sim. Mas o senhor não estava aqui quando precisamos. O senhor sabe que não estava. Aquele seu despenseiro não ousaria negligenciar um comunicado desta capitania. Onde diabos o senhor escondeu-se quase o dia inteiro?”

Apenas dei um sorriso gentil, e o capitão pareceu recobrar a postura e convidou-me a sentar. Explicou-me que, como o capitão de um navio inglês houvesse morrido em Bangkok, o Cônsul-Geral havia lhe enviado um telegrama solicitando que designasse um homem competente para assumir o comando.

Era visível que o capitão havia pensado em mim desde o primeiro momento, embora pelo jeito a notificação enviada à Casa dos Marinheiros fosse aberta a todos. O contrato já estava pronto. Ele mo deu para ler, e quando entreguei-o de volta com a observação de que aceitava aqueles termos, o Netuno interino assinou-o, carimbou-o com a mão exaltada, dobrou-o em quatro (era uma folha de ofício azul) e apresentou-o a mim – um presente de extraordinário poder, pois, quando guardei-o em meu bolso, senti a cabeça rodar.

“Esta é sua nomeação para o comando”, disse ele com uma certa gravidade. “Uma nomeação oficial que obriga os proprietários a cumprirem com as condições que o senhor aceitou. Então – quando o senhor estará pronto para zarpar?”

Respondi que estaria pronto naquele mesmo dia se necessário. Ele aproveitou a deixa. O vapor *Melita* partiria em direção a Bangkok por volta das sete da noite. Ele pediria oficialmente que o capitão desse-me passagem e aguardasse até as dez horas.

Então se levantou da cadeira, e eu também me pus de pé. Minha cabeça estava rodando, não havia dúvida, e senti um certo pesar nos meus braços e pernas, como se houvessem crescido durante o tempo que passei sentado naquela cadeira. Fiz minha mesura.

Uma discreta mudança nos modos do capitão Ellis fez-se notar, como se houvesse posto de lado o tridente de Netuno interino. Na verdade, era apenas a caneta oficial o que ele havia largado ao se levantar.

Ele apertou minha mão: “Bem, aí está. O senhor foi nomeado oficialmente sob minha responsabilidade.”

O capitão acompanhou-me até a porta. Como parecia distante! Eu caminhava como um homem acorrentado. Mas enfim a alcançamos. Abri-a com a sensação de estar lidando com a mesma matéria de que os sonhos são feitos, e então, no último instante, a camaradagem entre os homens do mar reafirmou-se, mais forte do que a diferença de idade e de posição. Reafirmou-se na voz do capitão Ellis.

“Adeus – e boa sorte”, disse ele com uma sinceridade tal que só pude lançar-lhe um olhar agradecido. Então me virei e parti, para nunca mais o ver em minha vida. Eu ainda não tinha dado três passos porta afora quando ouvi às minhas costas uma voz ríspida, sonora e autoritária, a voz de nosso Netuno interino.

Ele dirigia-se ao engajador-chefe que, aparentemente, depois de receber-me havia ficado de um lado para o outro sem saber o que fazer. “Sr. R., tome as providências necessárias para que a lancha do porto leve o capitão aqui a bordo do *Melita* às nove e meia da noite.”

Fiquei surpreso com o entusiasmo do “Sim, senhor” de R. Ele correu à minha frente no patamar. Minha dignidade recém-adquirida ainda era tão tênue que não percebi que era eu, o capitão, o motivo desta última cortesia. De repente era como se um par de asas houvesse crescido em minhas costas. Eu mal tocava o chão polido com os pés.

Mas R. estava impressionado.

“Ora!”, exclamou no patamar, enquanto a tripulação malaia da lancha olhava com indiferença para o homem que os manteria ocupados até tarde, longe dos carteados, das garotas ou das simples alegrias do lar. “Ora! A lancha! O que senhor fez com ele?”

O olhar do homem estava repleto de uma curiosidade reverente. Eu fiquei um tanto perplexo.

“Foi por minha causa? Eu não fazia a menor idéia”, balbuciei.

Ele acenou diversas vezes com a cabeça. “Sim. E a última pessoa antes do senhor foi um duque. Veja só!”

Creio que ele esperava me ver desmaiar no mesmo instante. Mas eu não tinha tempo para efusões sentimentais. A agitação de meus sentimentos era tanta que esta informação estarrecedora não me pareceu fazer a menor diferença. Apenas caiu no caldeirão fervilhante do meu cérebro, e levei-a embora comigo após uma cena breve mas efusiva em que me despedi de R.

O favoritismo dos grandes põe uma auréola em torno dos escolhidos. Aquele excelente homem perguntou se poderia fazer alguma coisa por mim. Ele me conhecera apenas de vista,

e sabia muito bem que jamais me veria outra vez; eu, como os outros marujos do porto, era apenas mais um ensejo para que escrevesse documentos oficiais, preenchesse formulários com toda a superioridade artificial que um homem de pena e tinta nutre em relação aos homens que lidam com realidades fora das sagradas paredes dos prédios oficiais. Devíamos parecer-lhe fantasmas! Meros símbolos manipulados em livros e em pesados registros, sem cérebros nem músculos nem perplexidades; coisas de utilidade questionável e sem dúvida inferiores.

E ele – após o expediente – perguntou se poderia oferecer-me alguma ajuda!

Eu devia – sem nenhum exagero – eu devia ter irrompido em pranto. Mas não pude sequer pensar no assunto. Aquilo não passava de mais uma ocorrência milagrosa naquele dia de tantos milagres. Despedi-me como se ele fosse um mero símbolo. Desci flutuando até a base da escada. Saí flutuando do suntuoso portal oficial. Segui flutuando pelo caminho.

Uso esta palavra em vez de “voar” porque tenho a nítida impressão de que, mesmo animado pela exaltação de minha juventude, meus movimentos eram calculados o suficiente. Àquela mistura de brancos, pardos e amarelos que cuidava de seus afazeres em plagas estrangeiras, eu dava a impressão de um homem que caminhava com ar solene. Nenhuma abstração poderia ter se igualado ao profundo desapego que eu sentia em relação às formas e às cores deste mundo. Era como se fosse definitivo.

Mas eis que, de repente, reconheci Hamilton. Reconheci-o sem nenhum esforço, nenhuma surpresa, nenhum sobressalto. Lá estava ele, andando em direção à Capitania do Porto com sua dignidade formal e arrogante. Seu rosto vermelho chamava atenção mesmo à distância. Flamejava em meio à sombra do outro calçamento.

Ele também havia me visto. Alguma coisa (talvez uma exuberância inconsciente do espírito) levou-me a acenar com grande requinte. Esta quebra de decoro perpetrou-se antes que eu me soubesse capaz dela.

O impacto da minha insolência deteve-o, tal como uma bala faria. Estou quase certo de que o vi tropeçar, embora até onde pude ver ele não tenha caído. Segui meu caminho sem olhar para trás. Eu havia esquecido a existência dele.

Os dez minutos seguintes bem poderiam ter sido dez segundos ou dez séculos no que diz respeito à minha consciência. Gente poderia cair morta ao meu redor, casas poderiam desmoronar, armas poderiam disparar, eu não teria percebido. Eu pensava: “Por Jove! Consegui!” Tudo acontecera de forma jamais prevista em meus humildes devaneios.

Percebi que minha imaginação vinha trilhando caminhos ordinários e que minhas esperanças jamais haviam brilhado. Eu havia imaginado um comando como o resultado de um

longo percurso de promoções a serviço de alguma firma respeitável. A recompensa por meus fiéis serviços. Bem, quanto a isso não havia problema. Fidelidade é o tipo de coisa que oferecemos por nós mesmos, pelo navio, pelo amor que temos à vida que escolhemos; não pela recompensa.

Existe algo desagradável na idéia de recompensa.

E lá estava eu com o meu comando, bem no meu bolso, decerto inegável, por assim dizer, embora imprevisto; além da minha imaginação, além de todas as expectativas plausíveis e não obstante a existência de alguma intriga obscura para mantê-lo afastado de mim. É verdade que a intriga mostrou-se fraca, mas contribuiu para o sentimento de enlevo – como se eu estivesse destinado àquele navio desconhecido por algum poder acima das prosaicas agências do mundo comercial.

Um estranho sentimento de exaltação começou a insinuar-se. Se eu tivesse trabalhado para aquele comando por dez anos ou mais não teria acontecido nada do tipo. Eu estava um pouco assustado.

“Vamos nos acalmar”, disse a mim mesmo.

No lado de fora da porta da Casa dos Oficiais o despenseiro infeliz parecia estar à minha espera. Havia um pequeno lance de escadas com degraus largos, e ele corria de um lado para o outro lá em cima, como se estivesse acorrentado. Um vira-latas em apuros. Dava a impressão de não poder latir devido a uma secura excessiva da garganta.

Lamento dizer que me detive antes de entrar. Minha natureza moral sofrera uma revolução. Ele esperou boquiaberto, ofegante, enquanto encarei-o por meio minuto.

“E você achou que poderia me deixar de fora”, disse eu, em tom de desprezo.

“O senhor disse que estava indo para casa”, resmungou ele, visivelmente abalado. “O senhor disse. O senhor disse.”

“Quero ver o que o capitão Ellis pensa dessa desculpa”, retruquei devagar, em tom de ameaça.

Durante todo o tempo a mandíbula dele tremia, e sua voz era como o balir de um bode enfermo. “O senhor me entregou? O senhor acabou de vez comigo?”

Nem o desespero dele nem o absurdo da situação foram capazes de me demover. Era a primeira vez que alguém tentava me prejudicar – ao menos a primeira vez que descobri. E eu ainda era jovem demais, preso demais ao lado de cá da linha de sombra para não ficar surpreso e revoltado com essas coisas.

Encarei-o, impassível. Que sofresse, o desgraçado! Ele deu um tapa na testa e eu entrei, seguido até o interior da sala de jantar por um grito: “Eu sempre disse que o senhor ia acabar me matando.”

Este clamor não apenas me ultrapassou, mas seguiu adiante como se rumasse à varanda e fez surgir o capitão Giles.

Ele estava de pé junto ao vão da porta com toda a trivial solidez de sua sabedoria. A corrente de ouro reluzia em seu peito. O capitão trazia consigo um cachimbo fumegante.

Dei-lhe um aperto de mão caloroso e ele pareceu surpreso, mas no fim respondeu com a empolgação esperada, com um discreto sorriso de conhecimento superior que cortou meus agradecimentos como uma faca. Acho que eu não disse mais do que uma palavra. E mesmo por causa desta única palavra, a julgar pela temperatura de meu rosto, corei como se houvesse praticado uma má ação. Adotando um tom distante, perguntei como ele havia descoberto o joguinho escuso que estivera em andamento.

Visivelmente satisfeito consigo mesmo, o capitão murmurou algo sobre haver poucas coisas na cidade que ele não conhecesse a fundo. Quanto àquela casa, vinha se hospedando nela de maneira intermitente havia quase dez anos. Nada do que se passava lá dentro conseguia escapar à sua grande experiência. Aquilo não fora nenhum problema. Nenhum problema mesmo.

Então, em tom discreto e pastoso, perguntou se eu havia registrado uma queixa formal em relação ao despenseiro.

Respondi que não – embora, de fato, não fosse por falta de oportunidade. O capitão Ellis havia perdido a cabeça de uma forma ridícula por eu não ter aparecido quando precisaram de mim.

“Um cavalheiro um tanto peculiar”, comentou Giles. “Mas o que você respondeu?”

“Eu disse apenas que me pus a caminho assim que tomei conhecimento da mensagem. Nada mais. Eu não queria prejudicar o despenseiro. Seria humilhante prejudicar alguém como ele. Não. Não registrei nenhuma queixa, mas ele parece achar que sim. Pois que ache. Ele levou um susto que vai demorar a passar, afinal o capitão Ellis poderia chutá-lo para o meio da Ásia se...”

“Só um instante”, disse o capitão Giles, abandonando-me de repente. Sentei-me acometido por um profundo cansaço, em boa parte mental. Antes que eu pudesse pensar em qualquer outra coisa o capitão apareceu mais uma vez diante de mim, murmurando a desculpa de que precisara acalmar o sujeito.

Olhei para ele, surpreso. Mas na verdade eu me sentia indiferente. Ele explicou que havia encontrado o despenseiro deitado de bruços no sofá de crina. Mas naquele instante ele já estava bem.

“Ele não teria morrido com o susto”, disse eu, cheio de desdém.

“Não. Mas poderia ter tomado uma dose excessiva de um dos vidrinhos que guarda no quarto”, argumentou o capitão Giles em tom sério. “O idiota já tentou se envenenar uma vez – faz alguns anos.”

“Não diga”, respondi sem esboçar nenhuma emoção. “Igual ele não parece servir para muita coisa.”

“Quando a isso, pode-se dizer de muita gente.”

“Não exagere tanto!”, protestei com risadas nervosas. “O que seria deste lugar se não fosse pelo senhor, capitão Giles? Em uma única tarde o senhor providenciou um comando para mim e salvou a vida do despenseiro. Porém os motivos que o levariam a interessar-se por qualquer um de nós escapam à minha compreensão.”

O capitão Giles manteve-se calado por alguns instantes. Então, num tom grave:

“Ele não é um mau despenseiro. Sabe onde encontrar um bom cozinheiro, ao menos. E, além disso, sabe como mantê-lo quando o encontra. Ainda me lembro dos cozinheiros que tínhamos por aqui antes dele...!”

Devo ter feito algum gesto impaciente, pois o capitão interrompeu-se com um pedido de desculpas por manter-me ocupado enquanto sem dúvida eu precisava de todo o meu tempo para os preparativos da viagem.

O que eu precisava mesmo era ficar sozinho um pouco. Sem mais delongas, aproveitei a oportunidade. Meu quarto era um refúgio silencioso em uma ala aparentemente desabitada da construção. Sem ter coisa alguma para fazer (pois eu não havia desfeito a bagagem), sentei na cama e abandonei-me aos impulsos do momento. Aos impulsos inesperados...

Logo refleti sobre o meu estado de espírito. Por que eu não estava mais surpreso? Por quê? Lá estava eu, nomeado comandante em um piscar de olhos, não segundo o curso natural dos assuntos humanos, mas antes como em um passe de mágica. Eu deveria estar surpreso. Mas não. Eu me sentia como as pessoas nos contos de fada. Nada jamais as surpreende. Quando uma carruagem de gala surge a partir de uma abóbora para levá-la ao baile, Cinderela não fala nada. Ela entra em silêncio e afasta-se rumo à felicidade.

O capitão Ellis (uma espécie de fada abrutalhada) havia tirado o comando de uma gaveta de maneira quase tão inesperada como nos contos de fada. Mas um comando é uma idéia

abstrata, e assim pareceu um “milagre menor” até me ocorrer que envolvia a existência concreta de um navio.

Um navio! Meu navio! Ele era meu, mais absolutamente meu do que qualquer outra coisa no mundo em termos de posse e de cuidados; um objeto que inspirava responsabilidade e devoção. Estava lá à minha espera, enfeitiçado, incapaz de mover-se, de viver, de sair mundo afora (até a minha chegada), como uma princesa encantada. O chamado da princesa veio até mim como se descesse das nuvens. Eu jamais suspeitara de sua existência. Eu não sabia como ela era, mal ouvira seu nome, porém estávamos juntos de maneira indissolúvel por um certo período em nosso futuro, juntos para decidir nosso destino!

Um arroubo súbito de impaciência angustiosa correu em minhas veias, fez-me sentir a intensidade da vida tal como eu jamais a sentira ou tornaria a sentir desde então. Descobri o marinheiro que eu era, no meu coração, na minha mente e, por assim dizer, no meu físico – um homem devotado ao mar e aos navios; o mar, o único mundo que contava, e os navios, a prova de valentia, de caráter, de coragem e fidelidade – e de amor.

Tive um momento sublime. Foi também único. Pondo-me de pé, fiquei andando de um lado para o outro em meu quarto por um bom tempo. Mas quando descí as escadas consegui manter a compostura. Só não consegui comer nada no jantar.

Tendo declarado minha intenção de ir a pé até o cais, devo fazer justiça ao desalentado despenseiro por ter arranjando alguns cules para cuidar da minha bagagem. Eles partiram, carregando todas as minhas posses terrenas (à exceção de algum dinheiro que eu levava no bolso) penduradas em um longo pau. O capitão Giles quis fazer-me companhia.

Seguimos pela alameda ensombrecida no meio da Esplanada. A temperatura estava amena sob a copa das árvores. O capitão Giles comentou, com uma risada súbita: “Sei de alguém que está muito grato por saber que nunca mais o verá.”

Achei que ele se referia ao despenseiro. O sujeito havia se portado com um mau humor assustadiço na última vez em que nos vimos. Manifestei minha surpresa em relação a ele haver tentado prejudicar-me sem motivo algum.

“Você não vê que ele pretendia livrar-se de nosso amigo Hamilton fazendo com que ele se candidatasse ao comando antes de você? Isso teria dado cabo do sujeito para sempre. Entende?”

“Céus!”, exclamei, sentindo uma ponta de humilhação. “Será possível? Mas que imbecil! A insolência daquele imprestável! Ora! Ele não conseguiria... E mesmo assim quase consegui, acho; pois a Capitania do Porto acabaria mandando alguém.”

“Sim. Até um idiota como nosso despenseiro pode ser perigoso às vezes”, declarou o capitão Giles de forma lapidar. “Só por ser um idiota”, acrescentou, elucidando melhor o caso em notas graves que transbordavam satisfação. “Afinal”, prosseguiu, completando o raciocínio, “nenhuma pessoa sensata arriscaria perder o único emprego que a separa da miséria só para se ver livre de um simples aborrecimento – de uma simples preocupação. Ou por acaso arriscaria?”

“Bem, não”, respondi, contendo a vontade de rir da seriedade misteriosa com que o capitão expunha suas sábias conclusões como se fossem o produto de raciocínios proibidos. “Mas aquele sujeito dá a impressão de ser meio louco. Ele deve ser.”

“Quanto a isto, acho que todos nós somos um pouco”, anunciou ele a meia-voz.

“O senhor não abre nenhuma exceção?”, perguntei, apenas para ouvir o que diria.

“Ora! Kent diz isso até de você.”

“É mesmo?”, retruquei, com um súbito rancor do meu antigo capitão. “Não há nenhuma menção a isso na carta de recomendação que ele escreveu para mim. Ele deu algum exemplo da minha insanidade?”

O capitão Giles explicou, em tom conciliatório, que fora apenas um comentário bem-humorado em relação ao modo abrupto como deixei o navio sem nenhuma razão aparente.

Balbuciei, contrariado: “Ah! O navio dele”, e apertei o passo. O capitão Giles seguiu a meu lado pela profunda escuridão da avenida com se fosse um dever moral acompanhar-me até que eu partisse da colônia na condição de pessoa indesejável. Ele estava um pouco ofegante, o que de certo modo era um tanto patético. Mas não me comovi. Pelo contrário. Aquele desconforto dava-me uma espécie de prazer maldoso.

Então cedi, diminuí a marcha e disse:

“O que eu queria mesmo era começar de novo. Achei que era hora. Será que é uma loucura assim tão grande?”

O capitão não respondeu. Estávamos saindo da avenida. Na ponte sobre o canal uma figura escura, irresoluta, parecia estar à espera de alguém ou de alguma coisa.

Era um policial malaio, descalço, de uniforme azul. A faixa prateada no pequeno chapéu redondo emitia um brilho tênue sob a iluminação pública. Ele lançou um olhar tímido em nossa direção.

Antes que pudéssemos alcançá-lo ele se virou e pôs-se a caminhar à nossa frente em direção ao molhe⁸⁷. A distância era cerca de cem metros; e então encontrei meus cules,

⁸⁷ *jetty*

agachados. Os homens mantinham o pau apoiado nos ombros, e todos os meus bens terrenos, que seguiam amarrados ao pau, repousavam no chão entre eles. Até onde a vista enxergava não havia mais nenhuma alma no cais exceto por aquele policial, que então nos saudou.

Parece que ele havia detido os cules por considerá-los suspeitos e proibido-lhes o acesso ao molhe. Mas, a um gesto meu, suspendeu a interdição com entusiasmo. Os dois pacientes sujeitos, depois de erguerem-se ao mesmo tempo com um grunhido discreto, avançaram pelas tábuas, e eu preparei-me para dar adeus ao capitão Giles, que ficou lá parado com ares de que sua missão estava chegando ao fim. Não havia como negar que ele fora o responsável por tudo. E enquanto eu hesitava em escolher a frase mais apropriada ele se fez ouvir:

“Acho que você terá as mãos cheias de negócios enredados.”

Perguntei-lhe por quê; e ele respondeu que esta era sua experiência com o mundo. Um navio afastado há tempo de seu porto de origem, proprietários inacessíveis via telegrama e o único homem que poderia explicar as coisas morto e enterrado.

“E você mesmo de certo modo é novo no ramo”, concluiu o capitão em um tom como que irretorquível.

“Não precisa repetir”, eu disse. “Sei muito bem. Só queria que o senhor compartilhasse comigo um pouco da sua experiência antes que eu parta. Como não é algo que se faça em dez minutos, é melhor eu não perguntar nada. Tem também a lancha do porto, que está à minha espera. Mas eu não vou ter paz enquanto não estiver com o meu navio no meio do Oceano Índico.”

O capitão disse em tom casual que de Bangkok até o Oceano Índico era belo pedaço. E este murmúrio, como o brilho tênue de uma lanterna escura, mostrou-me por um instante o largo cinturão de ilhas e recifes entre aquele navio desconhecido, que era meu, e a liberdade das vastas águas do globo.

Mas não fiquei apreensivo. Eu já estava bastante familiarizado com o Arquipélago naquela altura. A paciência extrema e a atenção extrema haveriam de conduzir-me pela região de orlas recortadas, ventos fracos e calmas podres até que enfim eu sentisse meu comando virar na rebentação e dar a borda com o sopro dos ventos regulares, que lhe dariam a sensação de uma vida mais ampla, mais intensa. O caminho seria longo. Todos os caminhos que levam aos desejos do coração são longos. Mas este caminho eu conseguia visualizar mentalmente em um mapa, de maneira profissional, com todas as suas complicações e dificuldades, mas de certo modo ainda simples o bastante. Ninguém aprende a ser marujo. É algo que está no sangue. E eu tinha certeza de que estava no meu.

A única parte que eu desconhecia era o Golfo de Sião. Mencionei o fato ao capitão Giles. Não que eu estivesse muito preocupado. O Golfo pertencia à mesma região cuja natureza eu conhecia, cuja alma eu tinha a impressão de ter perscrutado nos últimos meses daquela existência com a qual eu naquele instante rompia de repente, como quem dá adeus a uma companhia agradável.

“O Golfo... Ah! Uma porção d’água esquisita – o Golfo”, disse o capitão Giles.

Esquisito, neste contexto, era uma palavra um tanto vaga. Tudo aquilo soava como a opinião de um homem prudente, atento a intrigas caluniosas.

Não indaguei a respeito da natureza dessa esquisitice. Na verdade não havia tempo. Mas no último instante o capitão fez-me um alerta.

“Aconteça o que acontecer, mantenha-se próximo à margem leste. A margem oeste é perigosa nesta época do ano. Não deixe que nada o leve até lá. Você só encontrará problemas.”

Embora eu mal conseguisse imaginar o que poderia me levar a conduzir meu navio em meio às correntezas e recifes da orla malaia, agradei o conselho.

Recebi um aperto de mão caloroso e nosso contato chegou ao fim com as seguintes palavras: “Boa noite.”

Foi tudo o que ele disse: “Boa noite.” Nada mais. Não sei o que eu pretendia dizer, mas a surpresa me fez engolir, fosse o que fosse. Engasguei-me um pouco e então exclamei com uma certa pressa nervosa: “Ah! Boa noite, capitão Giles, boa noite.”

Os movimentos dele eram sempre premeditados, mas suas costas já haviam se afastado um pouco no cais deserto antes que eu recompusesse-me o suficiente para seguir seu exemplo e desse meia-volta em direção ao molhe.

Só que os meus movimentos não eram premeditados. Desci os degraus correndo e saltei para o interior da lancha. Antes que eu houvesse me acomodado no *paneiro*⁸⁸ a pequena embarcação disparou molhe afora com um giro súbito da hélice e a rápida descarga do vapor pela chaminé de latão que cintilava a *meia-nau*⁸⁹.

A *comoção* vaporosa à *popa*⁹⁰ era o único som no mundo. A orla estava mergulhada no silêncio do sono mais profundo. Observei a cidade que ficava para trás na noite quente, até que a abrupta saudação “Ó de bordo!” fez-me olhar para diante. Estávamos próximos a um

⁸⁸ *sternsheets*

⁸⁹ *amidships*

⁹⁰ *stern*

fantasmagórico vapor branco. Luzes ardiam em seus conveses⁹¹, em suas vigias⁹². E a mesma voz gritou:

“É este é o nosso passageiro?”

“Sou eu”, gritei.

A tripulação estava visivelmente alvoroçada. Eu podia ouvir os homens correndo de um lado para o outro. O apressado espírito moderno foi vocalizado nas ordens para “suspender o ferro” – para “baixar a escada de quebra-peito⁹³” e nos pedidos urgentes de “Vamos, senhor! Já nos atrasamos três horas por sua causa... Nosso horário é o das sete, sabe!”

Subi ao convés. Respondi “Não! Não sei.” O espírito da urgência moderna estava corporificado em um homem magro, de braços e pernas compridos com uma rente barba grisalha. Sua mão descarnada era quente e seca. Ele declarou, exaltado:

“Nem que me enforcassem eu teria esperado mais cinco minutos, com ou sem capitão do porto!”

“O problema é seu”, respondi. “Não pedi que me esperassem.”

“Espero que você não esteja contando com o jantar”, bradou ele. “Isso aqui não é uma pensão flutuante. Você é o primeiro passageiro que eu transporto em toda a minha vida e, por Deus, espero que seja o último.”

Não respondi nada a esta declaração tão hospitaleira; e, de fato, ele não esperou resposta alguma, apressando-se até o passadiço⁹⁴ a fim de pôr o navio a caminho⁹⁵.

Durante os três dias em que me teve a bordo ele não abandonou essa atitude semi-hostil. Uma vez que seu navio havia sofrido um atraso de três horas por minha causa, era imperdoável que eu não fosse um homem mais distinto. Ele não falava muito a respeito, mas aquele sentimento de admiração irritada aparecia perpetuamente em nossas conversas.

Ele era absurdo.

Era também um homem de muita experiência, o que gostava de mencionar; mas não se poderia imaginar maior contraste em relação ao capitão Giles. Ele me teria divertido se eu quisesse diversão. Mas eu não queria diversão. Eu era como um amante à espera de um encontro. A hostilidade humana não significava nada para mim. Eu pensava em meu navio desconhecido. Era diversão suficiente, tormento suficiente, ocupação suficiente.

⁹¹ *decks*

⁹² *portholes*

⁹³ *sideladder*

⁹⁴ *bridge*

⁹⁵ *get the ship under way*

Ele percebeu o meu estado, pois era astuto o bastante para tal, e troçou da minha preocupação com os modos cruéis e cínicos que os homens mais velhos demonstram em relação aos sonhos e ilusões da juventude. Eu, de minha parte, abstive-me de fazer-lhe perguntas sobre a aparência do meu navio, embora soubesse que, indo a Bangkok mais ou menos uma vez a cada duas semanas, ele devia conhecê-lo de vista. Eu não iria expor o navio, meu navio!, a comentários desdenhosos.

Ele era o primeiro homem realmente antipático com quem eu tivera contato. Minha educação ainda estava longe do fim, embora eu não soubesse. Não! Eu não sabia.

Tudo o que eu sabia era que ele não gostava de mim e que tinha um certo desprezo pela minha pessoa. Por quê? Aparentemente porque o navio dele sofrera um atraso de três horas por minha causa. Quem era eu para merecer um tratamento desses? Ele jamais fora tratado assim. Era uma espécie de indignação ciumenta.

Minhas expectativas, misturadas ao medo, elevaram-se ao extremo. Como os dias passaram devagar, como acabaram depressa! Uma manhã, cedo, atravessamos a barra⁹⁶ e, enquanto o sol erguia-se esplendoroso por sobre as planícies em terra, singramos curvas incontáveis, passamos à sombra do suntuoso pagode dourado e chegamos aos limites da cidade.

Lá estava ela, espalhada pelas duas margens, a capital do Oriente que até então não havia admitido nenhum conquistador branco; um avultamento de casas de bambu marrom, de tapeçarias, de folhas, de um estilo arquitetônico à base de vegetais, nascido do solo marrom à margem do rio lodacento. Era impressionante pensar que naqueles quilômetros de habitações humanas provavelmente não havia sequer três quilos de pregos. Algumas das casas de capim e gravetos, como os ninhos de alguma espécie aquática, agarravam-se às margens baixas. Outras pareciam crescer a partir da água; outras ainda flutuavam em longas fileiras ancoradas bem no meio da correnteza. Em um e em outro ponto distante, acima do amontoado de cumeeiras baixas e marrons, sobranceavam enormes estruturas em cantaria, o Palácio Real, templos, suntuosos e dilapidados, desmoronando sob o sol no zênite, fulgurante, dominador, quase palpável, que parecia invadir-nos o peito a cada inspiração e embeber-se em nosso corpo através de cada poro.

A ridícula vítima do ciúme por algum motivo precisou parar os motores justo naquele instante. O vapor subiu aos poucos, junto com a maré. Alheio à nova paisagem que me cercava, caminhei pelo convés, perdido em abstrações angustiantes, embotadas, um misto de

⁹⁶ *bar*

devaneio romântico e uma análise bastante prática das minhas qualificações. Pois aproximava-se o momento em que eu haveria de vislumbrar o meu comando e provar o meu valor no desafio supremo de minha profissão.

De repente ouvi aquele imbecil chamar-me. Ele gesticulava para que eu subisse ao passadiço.

Não lhe dei muita atenção, mas como parecesse que ele tinha algo importante a me dizer, subi a escada.

Ele pôs a mão em meu ombro e girou-me um pouco, ao mesmo tempo em que apontava com a outra mão.

“Lá! Aquele é o seu navio, capitão”, disse ele.

Senti um golpe no peito – apenas um, como se meu coração houvesse parado de bater. Havia dez ou mais navios amarrados⁹⁷ ao longo da margem, e o que ele apontava estava parcialmente escondido pela embarcação vizinha. Ele disse: “Estaremos no través⁹⁸ dele em alguns instantes.”

Que tom era aquele? Zombeteiro? Ameaçador? Ou apenas indiferente? Eu não saberia dizer. Desconfiei de alguma maldade nessa súbita manifestação de interesse.

Ele me deixou, e escorei-me na balaustrada do passadiço olhando para o lado. Não ousei erguer os olhos. Mas era preciso – e, de fato, eu não teria como evitar. Acho que eu tremia.

Mas assim que pus os olhos no navio todos os meus temores dispersaram-se. Sumiram depressa, como um sonho ruim. Só que os sonhos não deixam nenhuma vergonha, e eu senti uma vergonha passageira por conta de minhas suspeitas infundadas.

Sim, lá estava ele. O casco⁹⁹, o massame¹⁰⁰ encheram meus olhos de satisfação. Aquele sentimento de vida vazia que me havia posto tão angustiado nos meses anteriores perdeu naquele instante seu amargo sentido, sua influência nefasta, ambos diluídos em um fluxo de jubilosa emoção.

À primeira vista percebi que era uma embarcação elegante, uma criatura harmoniosa nas linhas de seu corpo elegante, na guinda proporcional da mastreação¹⁰¹. Qualquer que fosse sua idade e sua história, ela havia preservado a marca de sua origem. Era uma daquelas embarcações que, em virtude do desenho e do acabamento, jamais parecerão velhas. Em meio

⁹⁷ *moored*

⁹⁸ *abreast*

⁹⁹ *hull*

¹⁰⁰ *rigging*

¹⁰¹ *spars*

aos companheiros amarrados à margem, todos de estatura mais alta, ela parecia uma criatura nobre – um cavalo árabe em meio a uma fileira de matungos.

Uma voz atrás de mim disse em tom suspeito: “Espero que o senhor esteja satisfeito, capitão.” Sequer virei-lhe o rosto. Era o comandante do vapor, e independente do que pretendesse insinuar, independente do que pensasse a respeito da embarcação, eu sabia que, como algumas raras mulheres, ela era uma daquelas criaturas cuja mera existência é suficiente para despertar um gozo magnânimo. Sentimos que é bom estar no mundo em que ela existe.

A ilusão de vida e de personalidade que nos encanta em todas as grandes obras feitas pelo homem irradiava dela. Um enorme viga de teca pairava sobre a escotilha¹⁰²; matéria inerte, que parecia maior e mais pesada do que qualquer outra coisa a bordo. Quando começaram a baixá-la, o movimento da talha¹⁰³ fez a embarcação vibrar da linha-d’água¹⁰⁴ às borlas¹⁰⁵ graças aos finos nervos do massame, como se houvesse estremecido sob o peso. Parecia cruel carregá-la àquele ponto...

Meia hora mais tarde, ao pôr meus pés no convés pela primeira vez, fui tomado por um sentimento de profundo bem-estar físico. Nada se poderia comparar à perfeição daquele instante, à completude ideal da experiência emotiva que viera até mim sem a faina e os desencantos que precedem uma carreira obscura.

Lancei um olhar furtivo sobre ela, envolvi-a, apropriei-me das formas que concretizavam o sentimento abstrato de meu comando. Muitos detalhes perceptíveis a um homem do mar deram na vista naquele instante. Quanto ao resto, eu a via livre das condições materiais de sua existência. Era como se a margem a que estava amarrada não existisse. O que significavam para mim todos os países do globo? Em todas as partes do mundo banhadas por águas navegáveis a relação entre nós dois permaneceria a mesma – e mais íntima do que as palavras são capazes de expressar. Afora isso, cada cena e cada episódio seria apenas um espetáculo passageiro. O próprio grupo de cules ocupados com a escotilha grande parecia menos real do que a matéria com que os sonhos são feitos. Pois quem iria sonhar com chineses...?

Fui a ré¹⁰⁶, subi ao tombadilho¹⁰⁷, onde, por baixo do toldo¹⁰⁸, reluziam os detalhes em latão, a superfície polida das balaústres, o vidro dos albóis¹⁰⁹. A ré, dois marinheiros, ocupados com a limpeza do aparelho do leme, com as ondulações de luz refletida brincando

¹⁰² *hatchway*

¹⁰³ *tackle*

¹⁰⁴ *water-line*

¹⁰⁵ *trucks*

¹⁰⁶ *aft*

¹⁰⁷ *poop*

¹⁰⁸ *awning*

¹⁰⁹ *skylights*

em suas costas, seguiram trabalhando, alheios a mim e ao olhar quase afetuoso que lancei em direção a eles no caminho até a meia-laranja¹¹⁰.

As portas estavam abertas de par em par, a escotilha vinha toda aberta. A curva da escada cortava a vista da antecâmara¹¹¹. Um leve zunido vinha lá de baixo, mas parou de repente com o som das minha passadas.

III

A primeira coisa que vi lá embaixo foi a parte superior do corpo de um homem como que a projetar-se para trás de uma das portas ao pé da escada. Seus olhos voltaram-se em minha direção, esbugalhados e silenciosos. Em uma das mãos ele tinha um prato, na outra um pano.

“Sou o novo capitão”, disse eu a meia-voz.

No instante seguinte, em um piscar de olhos, ele havia se desfeito do prato e do pano e dado um salto para abrir a porta da câmara. Assim que adentrei a câmara ele desapareceu, apenas para reaparecer no momento seguinte, abotoando um casaco que havia vestido com a rapidez de um mágico.

“Onde está o imediato?”, perguntei.

“Acho que no porão¹¹², senhor. Vi quando ele desceu a escotilha de ré dez minutos atrás.”

“Diga-lhe que estou a bordo.”

A mesa de mogno sob o albói brilhava ao crepúsculo como uma poça d’água escura. O aparador, encimado por um grande espelho com moldura de pechisbeque, tinha um tampo de mármore. Trazia um par de lamparinas banhadas em prata e algumas outras peças – sem dúvida para fazer boa figura no porto. A sala tinha lambris de dois tipos de madeira, no estilo simples mas elegante da época em que o navio fora construído.

Sentei-me na poltrona à cabeceira da mesa – a cadeira do capitão, com uma pequena bússola emblemática logo acima – um lembrete silencioso de vigilância constante.

Diversos homens já haviam sentado naquela cadeira. Tomei consciência deste pensamento de maneira súbita, vívida, como se cada um deles houvesse deixado um pouco de si entre as quatro paredes daquelas anteparas¹¹³ decoradas; como se uma espécie de alma mista, a alma do comando, houvesse sussurrado à minha histórias de longos dias em alto-mar e momentos de angústia.

¹¹⁰ *companion-way*

¹¹¹ *lobby*

¹¹² *hold*

¹¹³ *bulkheads*

“Você também!”, a voz parecia dizer, “você também provará da paz e da inquietude em uma intimidade constante com o seu próprio ser – obscuro como nós fomos e soberano diante dos ventos e dos mares, em uma imensidão que não recebe impressões, não guarda memórias nem conta as vidas dos homens.”

Em meio à baça moldura de pechisbeque, na meia-luz abafada que filtrava pelo toldo, vi meu próprio rosto segurado entre minhas mãos. E encarei-me de volta com um distanciamento perfeito, tomado antes pela curiosidade do que por qualquer outro sentimento, exceto uma certa simpatia por aquele novo representante do que para todos os efeitos era uma dinastia, perpetuada não através do sangue, mas graças à experiência, ao treinamento, à noção do dever e também à simplicidade abençoada de suas perspectivas em relação à vida.

Ocorreu-me que aquele homem atento que eu observava, como se fosse eu mesmo e também outra pessoa, não era exatamente uma figura solitária. Ele ocupava seu lugar em uma linhagem de homens que jamais conhecera, com nomes que jamais ouvira; mas que se guiavam pelas mesmas influências, cujas almas, em relação à humilde obra de suas vidas, não lhe escondiam nenhum segredo.

De repente percebi que havia outro homem no recinto, parado a uma certa distância e com o olhar fixo em mim. O imediato. O bigode comprido, ruivo, determinava o caráter de sua fisionomia, que me pareceu ser (é estranho dizer) de uma aspereza mórbida.

Quanto tempo haveria passado me olhando, avaliando-me durante aquele devaneio indefeso? Eu teria ficado ainda mas desconcertado se, tendo o relógio no alto da moldura do espelho à minha frente, não houvesse notado que o ponteiro grande mal se havia movido.

Eu não poderia estar a mais de dois minutos na câmara. No máximo três... Assim, felizmente ele não poderia ter me observado por mais do que a simples fração de um minuto. Mesmo assim, lamentei o ocorrido.

Mas não demonstrei nada quando ergui-me muito à vontade (tinha de ser à vontade) e saudei-o com grande entusiasmo.

Havia algo relutante e ao mesmo tempo alerta em sua postura. O nome dele era Burns. Deixamos a câmara e saímos juntos ao convés. À luz do dia, o rosto dele parecia muito pálido, magro, até mesmo descarnado. Por algum motivo, tive a delicadeza de não o encarar com demasiada frequência; seus olhos, pelo contrário, mantiveram-se fixos em meu rosto. Eram esverdeados e pareciam estar à espera de alguma coisa.

Ele respondeu de pronto a todas as minhas perguntas, porém meus ouvidos pareciam captar uma nota de contrariedade. O segundo oficial, com outros três ou quatro homens,

estava atarefado a vante¹¹⁴. O imediato mencionou o nome dele e acenei a cabeça ao passar. Ele era muito jovem. Pareceu-me um menino.

Quando descemos outra vez, sentei-me na ponta de um sofá fundo, semicircular, ou melhor, semi-oval, estofado em pelúcia vermelha. Estendia-se por todo o fundo da câmara. O sr. Burns fez menção de sentar, deixou-se cair em uma das cadeiras giratórias em volta da mesa e manteve os olhos fixos em mim, com um ar estranho, como se tudo aquilo não passasse de faz-de-conta e ele esperasse que eu fosse me levantar, começar a rir, dar-lhe um tapa nas costas e desaparecer da câmara.

Havia uma estranha tensão na situação que começava a me deixar ansioso. Tentei resistir a este sentimento vago.

“É só a minha inexperiência”, pensei.

No rosto daquele homem, que eu julgava ser muitos anos mais velho do que eu, percebi o que eu havia deixado para trás – minha juventude. E de fato isto não era consolo suficiente. A juventude é uma coisa desejável, um poder enorme – desde que não pensemos a respeito dela. Eu começava a tomar consciência de mim mesmo. Quase contra a minha vontade, assumi uma gravidade lúgubre. Eu disse: “Vejo que manteve o navio em ótimas condições, sr. Burns.”

Assim que terminei de dizer estas palavras perguntei a mim mesmo por que raios eu havia dito aquilo. Em resposta, o sr. Burns apenas piscou os olhos. Que diabos ele pretendia com aquilo?

Voltei-me à pergunta que ocupava meus pensamentos havia um bom tempo – a pergunta mais natural nos lábios de qualquer marinheiro que embarca em um navio. Vocalizei-a (maldita hora) em um tom alegre e distante: “Quantos nós ele dá?”

Ora, uma pergunta como esta se deixa responder normalmente, seja com notas de pesar conciliatório ou com um orgulho reprimido, num tom de “não quero me gabar, mas o senhor verá”. Também existem marujos que não se teriam contido: “É um preguiçoso”, ou então encantados: “Ele voa”. Dois caminhos, quatro modos.

Mas o sr. Burns encontrou um outro caminho, um caminho só dele que, de qualquer modo, teve o mérito de economizar-lhe o fôlego.

Mais uma vez ele não disse nada. Apenas franziu a testa. E franziu-a com raiva. Eu esperei. Nada mais aconteceu.

¹¹⁴ *forward*

“Qual é o problema...? O senhor não sabe responder, mesmo estando quase dois anos a bordo?”, perguntei-lhe sem rodeios.

Ele pareceu sobressaltado por um instante, como se apenas naquele momento houvesse notado minha presença. Mas o efeito passou quase de imediato. Ele adotou um ar de indiferença. Mas penso que achou melhor dizer alguma coisa. Disse que um navio, como um homem, precisava de uma chance para mostrar do que era capaz, e que aquele navio nunca havia tido esta chance enquanto ele estava a bordo. Não que ele lembrasse, ao menos. O último capitão... Ele deteve-se.

“Ele teve mesmo tanto azar?”, perguntei, incrédulo. O sr. Burns desviou o olhar. Não, o falecido capitão não dera tanto azar. Não se podia dizer nada do tipo. Mas ele não parecia interessado em usar a sorte que tinha.

O sr. Burns – um homem de humor enigmático – fez esta observação com um semblante impassível enquanto fixava o olhar no caixão do leme¹¹⁵. A declaração continha insinuações obscuras. Perguntei a meia-voz:

“Onde foi que ele morreu?”

“Aqui na câmara. Bem aí onde o senhor está sentado”, respondeu o sr. Burns.

Contive o impulso estúpido de dar um pulo; mas no geral senti-me aliviado de saber que o capitão não tinha morrido no beliche onde eu haveria de dormir. Esclareci ao imediato que o que eu queria mesmo saber era onde o capitão estava enterrado.

O sr. Burns disse que era na entrada do Golfo. Um túmulo espaçoso; uma resposta suficiente. Mas o imediato, sobrepujando algo dentro de si – algo como uma peculiar relutância em acreditar na minha chegada (como um fato irrevogável, ao menos), não parou por aí – embora, de fato, possa ter desejado fazê-lo.

Acredito que, em uma espécie de meio-termo com seus sentimentos, ele dirigiu-se ao caixão do leme, de modo que, a mim, dava a impressão de um homem que falava sozinho, ainda que de modo algo inconsciente.

A história dele foi que, às sete badaladas do quarto¹¹⁶ da manhã, juntou todos os homens na tolda¹¹⁷ e disse-lhes que fossem dar adeus ao capitão.

Estas palavras, como se atreladas a um personagem invasor, foram suficientes para que eu imaginasse a estranha cerimônia em seus mínimos detalhes: Os marujos de pés descalços, com a cabeça a descoberto, amontoando-se constrangidos no interior da câmara, uma pequena

¹¹⁵ *rudder casing*

¹¹⁶ *watch*

¹¹⁷ *quarterdeck*

multidão empurrada de encontro ao aparador, mais inquieta do que comovida, as camisas revelando peitos crestados pelo sol, os rostos maltratados pelas intempéries, e todos olhando para o homem moribundo com a mesma expressão grave e antecipatória.

“Ele estava consciente?”, perguntei.

“Ele não falou, mas olhou em direção aos homens”, respondeu o imediato.

Depois de esperar mais um instante, o sr. Burns fez um gesto para que a tripulação saísse da câmara, mas deteve os dois homens mais velhos para que fizessem companhia ao capitão enquanto ele subia ao convés com o sextante para “medir o sol”. Já era quase meio-dia e ele estava ansioso para conseguir uma boa medição da latitude. Quando tornou a descer para guardar o sextante, percebeu que os dois homens haviam se retirado para a antecâmara. Através da porta aberta ele viu o capitão descansando sobre as almofadas. Ele havia falecido enquanto o sr. Burns fazia a medição. Quase meio-dia em ponto. O homem mal havia se mexido.

O sr. Burns suspirou, lançou-me um olhar inquisitivo como se perguntasse “O senhor não foi embora ainda?” e então voltou seus pensamentos do novo para o velho capitão, que, estando morto, não tinha autoridade, não era empecilho para ninguém e portanto era uma pessoa muito mais tratável.

O sr. Burns ocupou-se com o velho capitão por algum tempo. Ele era um homem singular – de uns sessenta e cinco anos – grisalho, com um semblante duro, obstinado e introspectivo. Costumava manter o navio à deriva no mar por razões insondáveis. Por vezes aparecia à noite no tombadilho, mandava recolher algumas velas, só Deus sabe por quê, então descia, trancava-se na camarote¹¹⁸ e tocava violino por horas a fio – talvez até o dia raiar. Na verdade, ele passava a maior parte do tempo, fosse dia ou noite, tocando o violino. Isso quando o surto acometia-o. E num volume altíssimo, como se não bastasse.

Chegou um ponto em que o sr. Burns reuniu coragem e fez reclamações sinceras ao capitão. Nem ele nem o segundo piloto conseguiam pregar os olhos durante a folga por causa do barulho... Como se poderia esperar que ficassem acordados durante o quarto?, argumentou. A resposta daquele homem rude foi que se ele e o segundo piloto não gostavam do barulho, podiam muito bem fazer as malas e desembarcar. Quando esta alternativa foi oferecida o navio estava a 600 milhas da costa mais próxima.

Neste ponto o sr. Burns olhou-me com um ar curioso. Comecei a pensar que meu precursor havia sido um homem muito peculiar.

¹¹⁸ *cabin*

Mas eu ainda ouviria coisas mais estranhas. Logo ficou claro que aquele marujo rude, implacável, áspero, curtido pelo vento, salgado pelo mar e taciturno, de sessenta e cinco anos não era apenas um artista, mas também um apaixonado. Em Haiphong, quando lá chegaram depois de uma série de peregrinações das mais improfícuas (durante as quais o navio quase foi a pique duas vezes), o capitão, nas palavras do sr. Burns, “engraçou-se” com uma mulher. O sr. Burns não tinha nenhuma informação pessoal a respeito deste assunto, mas havia uma evidência concreta do envolvimento entre os dois na forma de uma fotografia tirada em Haiphong. O sr. Burns encontrou-a em uma das gavetas no camarote do capitão.

No momento oportuno, eu também pude examinar este admirável documento humano (inclusive joguei-o ao mar). Lá estava ele, com as mãos sobre os joelhos, calvo, atarracado, grisalho, hirsuto, de algum modo parecendo um javali selvagem; e a seu lado erguia-se uma terrível mulher madura, branca, com narinas ávidas e uma expressão aziaga barata nos enormes olhos. Ela estava vestida com algum traje semi-oriental, vulgar, espalhafatoso. Parecia alguém de baixa classe ou uma daquelas mulheres que lêem a sorte nas cartas por meia coroa. Mesmo assim, ela era notável. Uma feiticeira profissional dos casebres. Era incompreensível. Havia algo de terrível na idéia de que aquela mulher fosse o último reflexo do mundo da paixão para a alma poderosa do velho marujo, que parecia dirigir o olhar em seu rosto de selvageria sarcástica para o observador. Contudo, percebi que a mulher tinha algum instrumento musical – um violão ou um bandolim – na mão. Talvez fosse este o segredo de seu sortilégio.

Para o sr. Burns, a fotografia explicava por que, após a descarga, o navio ficara três semanas fundeado no calor pestilento de um porto sufocante. Os homens não faziam mais do que ofegar. O capitão, aparecendo de vez em quando para uma breve visita, balbuciava ao sr. Burns histórias duvidosas sobre certas cartas que estava esperando.

De repente, após um sumiço que durou uma semana, ele apareceu a bordo na calada da noite e zarpou com o raiar da aurora. A luz do dia revelou seu estado confuso e enfermiço. Apenas para fazer-se ao mar foram precisos dois dias, e de um jeito ou de outro eles abalroaram de leve um recife. O navio, porém, não abriu água, e o capitão, rosnando “pouco importa”, informou o sr. Burns de que decidira levar o navio a Hong Kong para uma docagem a seco.

Neste ponto o sr. Burns desesperou-se. De fato, seguir até Hong Kong contra as fortes monções, com um navio sem o lastro adequado¹¹⁹ e com a aguada incompleta era um projeto insano.

Mas o capitão rosnou de forma peremptória “Ponha o navio a rumo”, e o sr. Burns, consternado e enraivecido, pôs o navio a rumo, e manteve-o no rumo, rasgando velas, forçando a mastreação, exaurindo os tripulantes – quase enlouquecido pela convicção absoluta de que a empreitada era impossível e de que estaria fadada à catástrofe.

Enquanto isso o capitão, encerrado na câmara e acomodado em um canto do sofá a fim de proteger-se contra o jogo do navio, tocava violino – ou, ao menos, fazia ruídos constantes no instrumento.

Quando aparecia no tombadilho, não falava e nem sempre respondia quando dirigiam-lhe a palavra. Era óbvio que estava sofrendo de alguma moléstia misteriosa e começava a sucumbir.

À medida que os dias passavam os sons do violino tornavam-se cada vez menos audíveis, até que por fim apenas um leve arranhar chegava aos ouvidos do sr. Burns quando este punha-se a escutar na câmara, do lado de fora do camarote do capitão.

Certa tarde, desesperado, o imediato invadiu o aposento e protagonizou uma cena tal, arrancando os cabelos e lançando terríveis imprecações, que logrou intimidar o espírito desdenhoso do velho enfermo. As provisões de água estavam no fim, eles não tinham avançado nem cinquenta milhas em duas semanas. O navio jamais chegaria a Hong Kong.

Era como lutar com todas as forças pela destruição do navio e dos homens. Isso era evidente sem nenhuma explicação. O sr. Burns, perdendo de vez a cabeça, pôs o rosto junto ao do capitão e praticamente berrou: “Capitão, o senhor está deixando o mundo para trás. Mas não posso esperar até que o senhor morra para arribar¹²⁰. O senhor mesmo precisa fazer isso. E agora!”

O homem no sofá respondeu com um rosnado. “Então eu estou deixando o mundo para trás – será?”

“Sim, capitão – não lhe restam muitos dias”, disse o sr. Burns já um pouco mais calmo. “Dá para ver no seu rosto.”

“Meu rosto, é...? Pois bem, arribe e vá para o inferno.”

¹¹⁹ *not sufficiently ballasted*

¹²⁰ *put the helm up*

Burns subiu correndo ao convés, deitou à popa arrasada¹²¹ e então desceu novamente, recomposto, mas ainda decidido.

“Mudei o rumo¹²² para Pulo Condor, senhor”, disse ele. “Quando chegarmos, se o senhor ainda estiver conosco, diga-me a que porto deseja que eu conduza o navio.”

O velho lançou-lhe um olhar de profundo desdém e disse palavras atrozés, em tom vagaroso, fatídico:

“Se o meu desejo fosse atendido, nem você nem os outros homens jamais chegariam a porto algum. Espero que não consigam.”

O sr. Burns ficou profundamente chocado. Acredito que na hora ele tenha sentido medo. No entanto, parece que conseguiu dar uma risada tão eficaz que foi a vez de o velho ficar com medo. Ele encolheu-se e virou as costas ao imediato.

“E neste ponto ele ainda não tinha perdido a cabeça”, assegurou-me empolgado o sr. Burns. “Era isso mesmo o que ele nos desejava.”

Estas foram praticamente as últimas palavras do capitão. Nenhuma frase coerente saiu de seus lábios depois disso. Naquela noite, juntou as forças que ainda tinha para atirar o violino ao mar. Ninguém presenciou a cena, mas depois de sua morte o sr. Burns não conseguiu encontrar o instrumento em lugar nenhum. O estojo vazio estava bem à vista, mas o violino claramente não se encontrava a bordo. Onde mais estaria, se não no mar?

“Atirou o violino ao mar!”, exclamei.

“Atirou, sim”, gritou o sr. Burns, tomado de entusiasmo. “E acho que ele teria tentado afundar o navio junto consigo se tivesse forças para tal. Ele nunca teve a intenção de voltar com ele para casa. Não escrevia para os proprietários, tampouco escrevia para a sua velha esposa – nada faria com que mudasse de idéia. Estava decidido a abandonar tudo. Era isso. Ele já não se importava com os negócios, com os fretes, com as passagens – com nada. Pretendia deixar o navio à deriva pelo mundo afora, até que o perdesse junto com toda a tripulação.”

O sr. Burns tinha o aspecto de um homem que havia escapado a grandes perigos. Mais um pouco e ele teria exclamado: “Se não fosse por mim!” E a inocência cristalina em seu olhar indignado era realçada pelos bigodes arrogantes que em seguida torceu e como que estendeu na horizontal.

Eu poderia ter sorrido se não estivesse ocupado com os meus próprios sentimentos, que não eram os mesmos do sr. Burns. Eu já estava no comando. Meus sentimentos não poderiam

¹²¹ *got the ship before the wind*

¹²² *course*

ser como os dos outros homens a bordo. Naquele meio eu estava, como um rei, em uma posição singular. Refiro-me a um rei hereditário, não a um simples chefe de estado eleito. Eu fora destinado a governar por uma providência tão distante do povo e tão inescrutável como a Graça Divina.

E, como o membro de uma dinastia, sentindo uma ligação quase mística com os mortos, fiquei profundamente chocado com o meu predecessor.

Aquele homem havia sido, em todos os quesitos, exceto a idade, um homem tal como eu. Porém o fim de sua vida foi um ato da mais completa traição, de infidelidade a uma tradição que a mim parecia tão inexorável quanto qualquer chamado na Terra pode ser. Pareceu-me que até mesmo no mar estávamos sujeitos ao assédio de espíritos malignos. Senti no rosto o sopro dos poderes misteriosos que moldam nossos destinos.

No intuito de evitar um silêncio muito prolongado, perguntei ao sr. Burns se ele havia escrito à esposa do capitão. Ele balançou a cabeça. Não havia escrito a ninguém.

Logo ele tomou-se de pesar. Nunca lhe ocorrera escrever. Ele precisou de todo esse tempo para observar sem interrupções o matreiro estivador¹²³ chinês que carregava o navio. Com isso o sr. Burns deu-me o primeiro vislumbre da verdadeira alma do imediato que habitava, irrequieta, o seu corpo.

Ficou pensativo, então continuou com uma vigor sombrio.

“Sim! O capitão morreu quase meio-dia em ponto. Mexi nos papéis dele à tarde. Fiz as exéquias ao pôr-do-sol e então apreei o navio ao norte e trouxe-o até aqui. Eu – o – trouxe – até – aqui.”

Ele deu um murro na mesa.

“Difícilmente o navio teria vindo por conta própria”, comentei. “Mas por que o senhor não foi para Cingapura?”

O olhar dele hesitou. “O porto mais próximo”, balbuciou, desgostoso.

Eu havia feito a pergunta na mais completa inocência, mas a resposta (a diferença na distância era insignificante) e os modos dele ofereceram-me uma pista da simples verdade. O sr. Burns havia levado o navio a um porto onde esperava ser aceito no comando temporário devido à falta de outro comandante qualificado. Enquanto o porto de Cingapura, continuou resignado, estaria cheio de homens qualificados. Mas este raciocínio ingênuo esquecia de levar em conta o cabo do telégrafo que descansava no fundo do próprio Golfo por onde ele havia conduzido o navio que imaginava ter salvo da destruição. Daí o travo amargo de nossa

¹²³ *stevedore*

conversa. O sabor tornava-se-me cada vez mais pronunciado – e cada vez menos ao meu gosto.

“Escute aqui, sr. Burns”, comecei em tom firme. “O senhor sabe que eu não vim atrás deste comando. Empurraram-mo. Eu apenas aceitei. Estou aqui em primeiro lugar para levar o navio de volta para casa, e o senhor pode ter certeza de que farei com que todos os homens a bordo trabalhem para me auxiliar neste objetivo. É tudo o que tenho a dizer – por enquanto.”

A esta altura ele já estava de pé mas, em vez de afastar-se, permaneceu a meu lado com os lábios frementes, indignado, e olhando-me como se, depois disso, não me restasse mais nada decente a fazer que não sumir de sua vista ultrajada. Como todos os estados emocionais simples, aquilo era comovente. Senti pena – fiz-me quase solidário, até que (ao ver que eu não desapareceria) ele falou em um tom contido à força.

“Se eu não tivesse uma família a sustentar, senhor, eu teria pedido dispensa no mesmo instante que o senhor veio a bordo.”

Respondi com tranquilidade, como se estivéssemos a tratar de uma terceira pessoa distante.

“Mas eu, sr. Burns, não lhe teria concedido a dispensa. O senhor assinou a matrícula¹²⁴ como imediato, e enquanto não chegarmos ao porto de destino final eu espero que o senhor cumpra com seus deveres e conceda-me o benefício de sua experiência tanto quanto puder.”

Uma incredulidade como que de pedra demorou-se em seu olhar: mas logo estilhaçou-se diante da minha postura amistosa. Com um leve erguer de braços (eu ainda viria a conhecer muito bem aquele gesto) ele deixou a câmara às pressas.

Poderíamos ter evitado essa pequena desavença inofensiva. Antes que muitos dias se passassem, era o sr. Burns quem implorava para que eu não o deixasse para trás; enquanto eu não fazia mais do que oferecer-lhe respostas dúbias. A questão toda tinha um aspecto algo trágico.

E este horrível problema era apenas um episódio secundário, uma simples complicação do problema genérico que consistia em levar o navio – que me pertencia com todos os aprestos e homens, com o corpo e o espírito que então dormitavam naquele rio pestilento – em levar o navio até o mar.

O sr. Burns, enquanto no comando, apressara-se em assinar uma carta de fretamento¹²⁵ que, em um mundo ideal, sem malícia, teria sido um excelente documento. Contudo, assim

¹²⁴ *ship's articles*

¹²⁵ *charter-party*

que lhe pus os olhos imaginei problemas à frente, a menos que os contratantes fossem pessoas excepcionalmente justas e abertas à discussão.

O sr. Burns, a quem confiei meus temores, decidiu enraivecê-lo sobremaneira. Encarou-me com o olhar incrédulo de sempre e disse, cheio de amargura:

“Se bem entendo, o senhor está insinuando que agi como um tolo?”

Respondi-lhe, com a gentileza sistemática que sempre parecia aumentar sua surpresa, que eu não estava insinuando coisa alguma. Eu deixaria isso a cargo do futuro.

E, como não podia deixar de ser, o futuro trouxe muitos problemas. Em certos dias eu lembrava do capitão Giles com nada menos do que asco. Eu só estava naquela situação por conta de sua astúcia; e, como a profecia segundo a qual eu “teria as mãos cheias” se realizou, tive a impressão de que o capitão a fizera no intuito único de pregar uma peça de mau gosto na minha inocência juvenil.

Sim. Eu estava com as mãos cheias de complicações valiosíssimas como “experiência”. As pessoas têm as vantagens da experiência em alta conta. Mas em relação a isso, experiência sempre quer dizer alguma coisa desagradável que se opõe ao encanto e à inocência de nossas ilusões.

Admito que as minhas evaporavam depressa. Mas no tocante a essas instrutivas complicações eu não devo me estender, salvo para dizer que todas elas podiam ser resumidas em uma única palavra: Atraso.

A humanidade que inventou o provérbio “tempo é dinheiro” há de compreender minha irritação. A palavra “Atraso” invadia a câmara secreta de meu cérebro, ressoava lá dentro como o repicar de um sino que me enlouquecia os ouvidos, perturbava-me todos os sentidos, assumia uma coloração negra, um gosto amargo, um significado fatal.

“Lamento ver que o senhor está tão preocupado. De fato, eu...”

Eis as únicas palavras de consolo que então ouvi. E vieram de um médico, o que foi muito condizente.

Os médicos são solidários por definição. Mas aquele homem era solidário de verdade. O discurso dele não era profissional. Eu não estava doente. Mas outras pessoas estavam, e esse era o motivo de sua visita ao navio.

Ele era o médico de nossa Legação e, claro, também do Consulado. Ele cuidava da saúde do navio, que em geral estava péssima e frágil como que a ponto de espedaçar-se. Sim. Os homens estavam doentes. E assim o tempo não era apenas dinheiro, mas também vida.

Eu nunca vira uma tripulação tão comportada. Conforme o médico disse: “O senhor parece ter aqui uma tripulação muito respeitável.” Os homens não apenas passavam o tempo

inteiro sóbrios, mas tampouco queriam ir a terra. Precauções foram tomadas para expô-los o menos possível ao sol. Os homens faziam trabalhos leves sob os toldos. E o médico solidário elogiou-me.

É difícil expressar o alívio que senti ao ouvir este comentário. O semblante rechonchudo e cheio do médico, emoldurado por umas suíças de cor clara, era a perfeição de um contentamento solene. Ele era o único ser humano em todo o mundo que parecia ter algum interesse por mim. Em geral, ficava na câmara por cerca de meia hora a cada visita.

Um dia eu lhe disse:

“Então agora a única coisa a fazer é cuidar dos homens como o senhor vem fazendo enquanto não chego ao mar?”

Ele inclinou a cabeça, fechando os olhos por sob os grandes óculos, e murmurou:

“O mar... sem dúvida.”

O primeiro membro das tripulação a passar mal foi o despenseiro – o primeiro homem com quem eu tinha falado a bordo. Ele foi levado a terra (com sintomas de cólera) e lá morreu ao cabo de uma semana. Então, enquanto eu ainda estava sob a espantosa influência desse primeiro golpe do clima, o sr. Burns não resistiu e caiu de cama ardendo em febre sem dizer uma palavra a quem quer que fosse.

Creio que a causa desta moléstia foi em parte seu ressentimento; o clima encarregou-se do resto com a rapidez de um monstro invisível à espreita no ar, na água, no lodo junto à margem. O sr. Burns era uma vítima predestinada.

Descobri-o deitado de costas, com o olhar vidrado e irradiando calor como uma pequena fornalha. Ele mal conseguia responder às minhas perguntas, limitando-se a gemer.

Naquela noite, quando fiquei sentado na câmara depois do jantar, ouvi-o murmurando no camarote. Ransome, que estava tirando a mesa, disse-me:

“Senhor, acho que vou estar ocupado demais para dar ao imediato toda a atenção que ele necessita. Preciso ficar a vante na cozinha a maior parte do tempo.”

Ransome era o cozinheiro. O imediato tinha-mo apontado no primeiro dia, de pé no convés, com os braços cruzados sobre o peito robusto, olhando para o rio.

Mesmo de longe aquela figura bem-proporcionada, com uma altivez definitivamente marinheira, fazia-o digno de nota. Mais de perto, os olhos sagazes, silenciosos, o rosto cortês e a independência disciplinada de seu caráter compunham uma personalidade das mais interessantes. Quando, além do mais, o sr. Burns informou-me de que ele era o melhor

marinheiro a bordo, expressei surpresa ao saber que, na flor da idade e com uma aparência daquelas, ele estivesse matriculado como cozinheiro do navio.

“É o coração”, respondeu o sr. Burns. “Ele tem um problema no coração. Não pode fazer muito esforço sob pena de cair morto de repente.”

Ele foi o único que permaneceu incólume ao clima – talvez porque, trazendo um inimigo mortal dentro do peito, houvesse aprendido a manter um controle sistemático de suas emoções e movimentos. Para quem sabia, o segredo era visível em seus modos. Depois que o pobre despenseiro morreu, e como não houvesse um homem branco para substituí-lo no porto oriental, Ransome ofereceu-se para fazer o trabalho dobrado.

“Posso fazer tudo sem problema algum, senhor, desde que eu vá com calma”, afiançou-me.

Mas não havia como esperar que o homem também se responsabilizasse pelos doentes. Ademais, o médico havia dado ordens explícitas para que o sr. Burns fosse a terra.

Com um marinheiro de cada lado a segurá-lo por debaixo dos braços, o imediato atravessou o portaló¹²⁶ mais contrariado do que nunca. Acomodamo-lo com travesseiros na charrete, e ele esforçou-se em dizer, com a voz quebrantada:

“Agora – o senhor conseguiu – o que queria – tirar-me – do navio.”

“O senhor nunca esteve mais errado em toda a sua vida, sr. Burns”, respondi em voz baixa e sorrindo-lhe como convinha; e a charrete partiu em direção a uma espécie de sanatório, um pavilhão de tijolos que o doutor mantinha no pátio de sua residência.

Eu fazia visitas regulares ao sr. Burns. Depois de alguns dias, quando ele já não reconhecia mais ninguém, recebia-me como se eu tivesse ido presenciar a derrota de um inimigo ou então reconciliar-me com alguém profundamente injustiçado. Era sempre uma coisa ou a outra, conforme o humor extravagante que o acometesse na doença. Fosse como fosse, ele lograva impingir-me até mesmo durante o período em que parecia fraco demais até para falar. Eu o tratava com a minha gentileza habitual.

Até que um dia, de repente, um surto de pânico absoluto irrompeu em meio àquela loucura.

Se eu o deixasse para trás naquele lugar fatal ele morreria. Ele sentia, tinha certeza. Mas eu não teria coragem de deixá-lo em terra. O sr. Burns tinha família em Sydney.

Ele tirou os braços emaciados de sob o lençol que lhe cobria o corpo e juntou as mãos descarnadas. Ele iria morrer! Ele iria morrer naquele lugar...

¹²⁶ gangway

O homem conseguiu endireitar as costas, mas apenas por um breve momento, e quando se prostrou mais uma vez eu realmente achei que ele morreria lá mesmo, naquele instante. Chamei o enfermeiro bengali e afastei-me às pressas do quarto.

No dia seguinte ele voltou a aborrecer-me profundamente com aquelas súplicas. Dei uma resposta evasiva e deixei-o, o retrato de um sinistro desespero. No dia seguinte visitei-o a contragosto, e ele atacou-me assim que cheguei em um tom de voz muito mais incisivo e com uma profusão de argumentos bastante espantosa. Explicou-me a situação com um furor insano e, no fim, perguntou-me como eu me sentiria com a morte de um homem a pesar em minha consciência. Queria uma promessa de que eu não zarparia sem ele.

Eu disse que antes seria preciso consultar o médico. Ele respondeu aos gritos. O médico! Nunca! Seria uma sentença de morte.

O esforço exaurira suas forças. Fechou os olhos, mas seguiu resmungando em voz baixa. Eu o havia odiado desde o primeiro instante. O antigo capitão também o havia odiado. Havia desejado que morresse. Havia desejado que toda a tripulação morresse...

“O que o senhor pretende juntando-se àquele cadáver perverso, capitão? Ele também há de pegá-lo”, concluiu, piscando os olhos vidrados no nada.

“Sr. Burns”, gritei, perdendo a compostura, “de que diabos o senhor está falando?”

Ele pareceu voltar a si, embora estivesse muito debilitado para assustar-se.

“Não sei”, disse ele, prostrado. “Mas não meta o doutor nisso, senhor. Eu e o senhor somos marinheiros. Não o meta nisso, senhor. Um dia talvez o senhor também venha a ter a sua família.”

E mais uma vez pediu que eu promettesse não o deixar para trás. Tive a firmeza de não prometer. Mais tarde este rigor pareceu-me criminoso; pois eu já me havia decidido. Aquele homem indefeso, quase sem forças para respirar e dilacerado por arroubos de temor era irresistível. E, além do mais, por sorte ele escolhera as palavras certas. Nós dois éramos marinheiros. Era um argumento e tanto, pois eu não tinha outra família. Quanto ao argumento da família (um dia), não tinha a menor força. Apenas soava bizarro.

Eu não conseguia imaginar nenhum argumento mais forte e mais contundente do que aquele navio, do que aqueles homens presos no rio por força de complicações comerciais estúpidas, como que em uma armadilha venenosa.

Contudo, eu já estava a ponto de encontrar uma saída. Para o mar. O mar – puro, seguro e amigo. Mais três dias.

Este pensamento deu-me forças e conduziu-me de volta ao navio. Fui recebido na câmara pela voz do médico, e sua forma rotunda sucedeu a voz, avultando do camarote a estibordo¹²⁷ onde a caixa de medicamentos do navio estava presa ao beliche.

Ao ver que eu não estava a bordo ele fora até lá, disse, para inspecionar o estoque de medicamentos, bandagens e assim por diante. Tudo estava na mais perfeita ordem.

Agradei-lhe; eu vinha pensando em pedir que fizesse justamente aquilo, uma vez que, passados alguns dias, como ele bem sabia, far-nos-íamos ao mar, onde todos os nossos problemas enfim desapareceriam.

Ele escutou com uma expressão grave e não respondeu. Mas quando falei a respeito do sr. Burns ele sentou-se a meu lado e, pondo a mão amigavelmente em meu joelho, rogou para que eu pensasse bem ao que eu estaria me expondo.

O homem só tinha forças para fazer a viagem e nada mais. Não resistiria a um retorno da febre. Eu tinha pela frente uma travessia de talvez sessenta dias, que começaria com navegação complexa e provavelmente acabaria com intempéries. Será que eu poderia correr o risco de encarar tudo sozinho, sem primeiro oficial e com um segundo que não passava de um garoto...?

Ele também poderia ter acrescentado que aquele era o meu primeiro comando. Provavelmente foi o que pensou, pois precisou deter-se. Era um fato muito presente para mim.

Aconselhou-me a mandar um telegrama para Cingapura pedindo um imediato, mesmo que precisasse atrasar a partida em mais uma semana.

“Nunca”, respondi. A simples idéia dava-me calafrios. Os homens pareciam estar em boa forma, todos eles, e já era hora de tirá-los de lá. Uma vez no mar eu não teria medo de nada. O mar era o único remédio para todos os meus males.

Os óculos do médico viraram-se a mim como duas lâmpadas a examinar a legitimidade de minha resolução. Ele entreabriu os lábios com se fosse argumentar mais um pouco, porém voltou a fechá-los sem dizer coisa alguma. Tive uma visão do pobre Burns exausto, indefeso e angustiado, uma visão tão nítida que me comoveu mais do que a realidade da qual eu me afastara apenas uma hora atrás. A imagem redimia as falhas de sua personalidade, e não pude resistir.

“Doutor, escute”, disse eu. “A não ser que o senhor diga-me em caráter oficial que aquele homem não pode ser transportado eu tomarei as providências necessárias para trazê-lo a bordo

¹²⁷ *starboard*

amanhã, e levarei o navio para fora do rio pela manhã seguinte, mesmo que eu tenha de passar uns dias ancorado fora da barra para preparar a viagem.”

“Ah! Eu mesmo tomarei as providências”, respondeu de pronto o médico. “Falei apenas como amigo – como alguém que deseja o seu bem, esse tipo de coisa.”

Ele levantou-se com uma simplicidade digna e deu-me um caloroso aperto de mão, de forma um tanto solene, pensei. Mas o doutor cumpriu a promessa. Quando o sr. Burns surgiu no portaló carregado em uma padiola, ninguém menos que o doutor andava a seu lado. Os preparativos haviam sido alterados a tal ponto que o transporte dele ficara para a última hora, na manhã mesma em que havíamos de partir.

O sol tinha nascido havia pouco mais de uma hora. Da margem o médico acenou-me com seu enorme braço e logo voltou para a sua charrete, que o seguira vazia até a beira do rio. O sr. Burns, enquanto o carregavam pela tolda, tinha um aspecto de todo inanimado. Ransome desceu para acomodá-lo no camarote. Precisei ficar no tombadilho para tomar conta do navio, pois o rebocador¹²⁸ já havia pegado nossa toa¹²⁹.

O chapinhar de nossas espias¹³⁰ ao caírem na água produziu uma grande mudança em meus sentimentos. Era como o alívio imperfeito que sentimos ao acordar de um pesadelo. Mas quando a proa¹³¹ do navio guinou rio abaixo e afastou-se da cidade, oriental e sórdida, senti falta do júbilo que eu esperava sentir naquele momento tão aguardado. O que houve, sem dúvida, foi um relaxamento de tensão que se traduziu em uma sensação de cansaço após um combate inglório.

Por volta do meio-dia fundeamos a uma milha da barra. A tarde foi de muito trabalho para toda a tripulação. Observando a faina a partir do tombadilho, onde permaneci o tempo inteiro, detectei nela algo do langor daquelas seis semanas passadas no calor sufocante do rio. A primeira brisa haveria de dissipá-lo. A calma¹³² era total. Julguei que o segundo oficial – um jovem inexperiente com um semblante nada promissor – não era feito, para dizer o mínimo, da matéria inestimável que constitui o braço direito de um capitão. Mas fiquei contente ao flagrar, no convés, alguns sorrisos nos rostos da marinhagem, os quais eu mal tivera tempo de examinar como convém. Após deixar para trás as preocupações relativas a assuntos terrenos, senti-me familiarizado com os homens, mas também um pouco estranho, como um andarilho há muito perdido que retorna aos seus.

¹²⁸ *tug*

¹²⁹ *towrope*

¹³⁰ *shore-fasts*

¹³¹ *head*

¹³² *calm*

Ransome corria o tempo inteiro de um lado para o outro entre a cozinha¹³³ e a câmara. Dava gosto observá-lo. O homem tinha graça. De toda a tripulação, ele fora o único a não adoecer um dia sequer no porto. Mas, conhecendo o segredo do coração atormentado em seu peito, percebi os limites que impunha à natural agilidade marinheira de seus movimentos. Era como se precisasse carregar algo muito frágil ou altamente explosivo junto de si e estivesse o tempo inteiro consciente desta circunstância.

Tive a chance de dirigir-lhe a palavra uma ou duas vezes. Respondeu-me com sua voz agradável e baixa, e com um discreto sorriso marcado de leve pela tristeza. O sr. Burns aparentemente estava descansando. Parecia estar bem acomodado.

Depois do pôr-do-sol subi mais uma vez ao convés e deparei-me apenas com um vazio silencioso. O contorno diáfano e indistinto da costa perdia-se na distância. A escuridão avultara em torno do navio como uma emanção misteriosa das águas mudas e solitárias. Escorei-me de encontro à amurada e tentei escutar as sombras noturnas. Nem um som. Meu navio era como um planeta avançando vertiginosamente ao longo da órbita em um universo de absoluto silêncio. Agarrei-me à amurada como se meu senso de equilíbrio estivesse a abandonar-me. Que absurdo. Meus nervos derrotavam-me.

“Ó do convés!”

A resposta imediata, “Às ordens, capitão”, quebrou o encanto. O vigia da amarra¹³⁴ subiu depressa pela escada do tombadilho. Dei ordens para que me comunicasse imediatamente qualquer sinal de uma brisa.

Ao descer, dei uma olhada no sr. Burns. Na verdade, não tive como evitar vê-lo, pois a porta estava aberta. O homem estava tão definhado que, no camarote branco, sob um lençol branco e com a diminuta cabeça afundada no travesseiro branco, seu bigode ruivo capturava o olhar como algo artificial – um par de bigodes em uma loja, exibido sob a luz implacável da lamparina sem quebra-luz da antepara.

Enquanto eu o observava com um certo assombro, fez-se notar abrindo os olhos e até mesmo movendo-os em minha direção. Um movimento discreto.

“Calma podre¹³⁵, sr. Burns”, disse eu, resignado.

Com uma voz clara, bastante inesperada, o sr. Burns começou um discurso interminável. O tom era muito estranho, como que imune à doença, como que de outra natureza. Soava sobrenatural. Quanto ao assunto, tive a impressão de entender que era culpa do “velho” – o

¹³³ *galley*

¹³⁴ *anchor-watch man*

¹³⁵ *dead calm*

antigo capitão – à espreita nas profundezas do mar com algum estratagema maligno. Era uma história estranha.

Escutei-a até o fim; então, adentrando o camarote, pus a mão na testa do imediato. Estava fria. Ele estava zozzo apenas por conta da fraqueza extrema. De repente pareceu tomar consciência da minha presença e, com sua própria voz – muito débil, é claro – perguntou arrependido:

“Não há mesmo como fazer de vela, senhor?”

“De que adiantaria desunhar só para ficar à deriva, sr. Burns?”, respondi.

Ele soluçou e eu o deixei entregue à imobilidade. O fio que o prendia a vida era tão frágil quanto aquele que o prendia à sanidade. Eu sentia-me oprimido pela responsabilidade solitária. Fui para o meu camarote buscar repouso em algumas horas de sono, mas antes que eu fechasse os olhos o homem no convés desceu com notícias de uma leve brisa. Suficiente para fazer de vela, acrescentou.

E não era nada além de suficiente. Mandei suspender o ferro, largar pano e caçar as velas de gávea¹³⁶. Mas quando enfim o navio começou a fazer cabeça¹³⁷ eu mal sentia o vento soprar. Não obstante, ordenei que mareassem as velas¹³⁸ com todo o pano largo¹³⁹. Eu não desistiria antes de tentar.

IV

Com a âncora suspensa e envolto em pano até as borlas, meu comando parecia tão imóvel quanto um barco em miniatura sobre o claro-escuro do mármore polido. Era impossível distinguir entre a terra e o mar na tranqüilidade enigmática das enormes forças do mundo. Uma impaciência súbita apossou-se de mim.

“Não está dando pelo leme¹⁴⁰?”, perguntei irritado ao homem cujas fortes mãos bronzeadas, agarrando as malaguetas do timão¹⁴¹, reluziam em meio às trevas; como um símbolo da humanidade que afirma reger o próprio destino.

Ele respondeu.

“Sim, senhor. Está orçando¹⁴² aos poucos.”

¹³⁶ *topsails*

¹³⁷ *when I had finally cast the ship*

¹³⁸ *trimmed the yards*

¹³⁹ *and put everything on her*

¹⁴⁰ *won't she answer the helm?*

¹⁴¹ *spokes of the wheel*

¹⁴² *coming-to*

“Leve a proa ao sul.”

“Sim, senhor.”

Andei pelo tombadilho. Não se ouviu nenhum som além dos meus passos, até que o homem falou novamente.

“Está aproado a sul, senhor.”

Senti um leve enrijecer no peito antes de dar o primeiro rumo do meu comando naquela noite silenciosa, repleta de orvalho e salpicada de estrelas. O ato encerrava um propósito que me consignava à vigilância incessante do meu dever solitário.

“Assim”, disse eu logo a seguir. “O rumo é sul.”

“Sul, senhor”, repetiu o homem.

Rendi o segundo piloto e os demais homens e permaneci de quarto, palmilhando o convés durante as horas gélidas e sonolentas que precedem a alvorada.

Breves sopros iam a vinham, e quando eram fortes o suficiente para acordar as águas escuras, o murmúrio no costado atravessava-me o coração em um suave crescendo de enlevo e a seguir morria. Eu sentia um cansaço amargo. As próprias estrelas pareciam exaustas de tanto esperar o dia. Enfim ele veio, com um lustre de madrepérola no zênite, tal como eu jamais vira nos trópicos, baço, quase cinzento, que me fez pensar em altitudes elevadas.

A voz do vigia fez-se ouvir da proa:

“Terra pela amura¹⁴³ de bombordo¹⁴⁴, senhor!”

“Muito bem.”

Escorado de encontro à amurada, sequer ergui o olhar.

O avanço do navio era imperceptível. Ransome trouxe-me a xícara de café matinal. Depois de bebê-la olhei para diante e, no rasgo cintilante de luz alaranjada, vi a costa delinear-se como que recortada em papel escuro, parecendo flutuar sobre a água com a leveza da cortiça. Mas o sol nascente transformava o cenário em um mero vapor negro, uma sombra dúbia, imensa, que tremulava sob o fulgor escaldante.

Os homens de quarto terminavam a baldeação. Desci e parei junto à porta do sr. Burns (ele não suportava que a fechassem), mas hesitei em falar antes que ele movimentasse os olhos. Então lhe dei as últimas notícias.

“Avistamos Cabo Liant ao raiar do dia. A umas quinze milhas.”

Ele mexeu os lábios, mas não escutei nenhum som até que baixei a cabeça e ouvi um comentário irritado: “Estamos nos arrastando... Que azar.”

¹⁴³ *bow*

¹⁴⁴ *port*

“Seja como for, é melhor do que ficar parado”, comentei resignado, e abandonei-o a quaisquer pensamentos ou devaneios que lhe assombrassem naquela imobilidade.

Mais tarde naquela manhã, após ser rendido pelo segundo oficial, atirei-me no sofá e por cerca de três horas pude esquecer de tudo. O esquecimento foi tão perfeito que, ao acordar, perguntei-me onde eu estava. Mas logo veio o profundo alívio do pensamento: a bordo do meu navio! No mar! No mar!

Através das vigias contemplei um horizonte imóvel, abrasado pelo sol. O horizonte de um dia sem vento. Mas só aquela imensidade bastava para dar-me a sensação de uma fuga bem-aventurada, de uma exultação momentânea da liberdade.

Saí à câmara com o coração mais leve do que havia estado em muitos dias. Ransome estava junto do aparador, preparando-se para pôr a mesa do primeiro jantar durante a travessia. Ele virou o rosto em minha direção, e algo em seu olhar pôs em xeque minha modesta satisfação.

Instintivamente perguntei: “O que houve agora?”, sem jamais imaginar a resposta que obtive. Esta foi dada com aquela serenidade contida que caracterizava o homem.

“Acho que não deixamos toda a doença para trás, senhor.”

“Não diga! O que aconteceu?”

Ransome explicou-me que dois de nossos homens haviam sucumbido à febre durante a noite. Um deles ardia em calor e o outro tremia de frio, mas ele imaginava que a moléstia fosse a mesma. Eu também. Fiquei chocado com a notícia. “Um ardendo em calor e o outro tremendo de frio, hein? Não. Não deixamos a doença para trás. Eles parecem muito doentes?”

“Mais ou menos, senhor.” Os olhos de Ransome estavam fixos nos meus. Trocamos sorrisos. O de Ransome foi um pouco triste, como de costume, e o meu sem dúvida sinistro o bastante para ajustar-se à minha irritação secreta.

Perguntei:

“Ventou esta manhã?”

“Não exatamente, senhor. Mas avançamos aos poucos. Parece que estamos um pouco mais perto da terra.”

Isso era tudo. Um pouco mais perto. Ao passo que, se tivéssemos um pouco mais de vento, só um pouco mais, poderíamos, deveríamos estar no través de Liant naquele instante, deixando a orla infecta para trás. E não era só a distância. Eu tinha a impressão de que uma brisa mais forte teria levado consigo a pestilência que pairava sobre o navio. Era óbvio que pairava sobre o navio. Dois homens. Um ardendo em calor, o outro tremendo de frio. Eu relutava em ir vê-los. De que adiantaria? Veneno é veneno. Febre tropical é febre tropical.

Mas que ela nos tivesse em suas garras em pleno mar parecia-me uma liberdade extraordinária e injusta. Eu mal podia acreditar que fosse algo ainda pior do que o último golpe desesperado do mal de que estávamos escapando em direção ao revigorante sopro do mar. Se ao menos o sopro tivesse sido um pouco mais vigoroso. No entanto, contra a febre havia o quinino. Fui até o camarote vago onde a caixa de medicamentos ficava guardada a fim de preparar duas doses. Abri-o cheio de fé, como quem abre um templo milagroso. A parte superior era ocupada por uma miscelânea de vidros, todos quadrados e idênticos entre si como duas gotas d'água. Sob aquela disposição ordenada havia duas gavetas, tão cheias de coisas quanto se pode imaginar – embalagens de papel, bandagens, caixas de papelão com etiquetas oficiais. A mais baixa, em um de seus compartimentos, guardava nossa provisão de quinino.

Havia cinco vidros, todos redondos e do mesmo tamanho. Um deles estava um terço cheio. Os outros quatro permaneciam enrolados em papel e lacrados. Porém, eu não esperava encontrar um envelope em cima deles. Um envelope quadrado que, de fato, pertencia aos papéis do navio.

Do modo como estava disposto eu vi que não estava selado e, ao pegá-lo e manuseá-lo, percebi que estava endereçado a mim. Continha meia folha de papel, a qual desdobrei com a estranha sensação de estar na presença do sobrenatural, mas sem nenhuma surpresa, tal como as pessoas vêem e fazem coisas extraordinárias nos sonhos.

“Caro capitão”, começava, mas corri os olhos para a assinatura. Era um bilhete do doutor. Fora escrita no dia em que, ao retornar de minha visita ao sr. Burns no hospital, encontrei o excelente doutor à minha espera na câmara; quando então me disse que havia passado o tempo a inspecionar a caixa de medicamentos para mim. Que estranho! Enquanto aguardava minha chegada a qualquer instante o homem entreteve-se escrevendo uma carta e, quando cheguei, apressou-se em metê-la em uma gaveta na caixa de medicamentos. Uma conduta notável. Voltei-me admirado ao texto.

Em uma caligrafia grande e apressada, mas perfeitamente legível, o bom homem, por algum motivo, fosse bondade ou antes um impulso irresistível de expressar sua opinião, com a qual não quisera abalar minhas esperanças, alertava-me sobre o perigo de confiar nos efeitos benéficos de uma mudança da terra para o mar. “Não quis trazer mais problemas enfraquecendo-lhe as esperanças”, escreveu. “Porém temo que, em termos médicos, seus problemas ainda não tenham chegado ao fim.” Em suma, ele imaginava que eu teria de enfrentar o provável retorno da moléstia tropical. Por sorte eu tinha uma farta provisão de quinino. Restava-me confiar no remédio e administrá-lo regularmente, pois assim a saúde da tripulação sem dúvida melhoraria.

Amassei a carta e enfiei-a no bolso. Ransome levou duas doses generosas para os homens à proa. Quanto a mim, não retornei de pronto ao tombadilho. Em vez disso dirigi-me à porta do camarote do sr. Burns, a quem relatei o ocorrido.

Seria impossível descrever o efeito que a notícia teve sobre o homem. A princípio imaginei que ele estivesse mudo. Sua cabeça estava afundada no travesseiro. Contudo, moveu os lábios para assegurar-me de que se sentia muito melhor; uma afirmação chocante, dada sua falsidade manifesta.

Naquela tarde entrei de quarto como de costume. Um forte mormaço envolvia o navio e parecia mantê-lo imóvel em um cenário flamejante pintado em dois tons de azul. Baforadas débeis e quentes desprendiam-se nervosas dos panos. E no entanto o navio avançava. Deve ter avançado. Pois, quando o sol se punha, havíamos passado pelo través do Cabo Liant e tínhamo-lo à popa: uma sombra nefasta a desaparecer nas últimas luzes do crepúsculo.

À noite, sob a luminosidade crua do lampião, o sr. Burns parecia estar mais próximo à superfície do leito. Era como se uma mão impiedosa fora tirada de cima dele. Respondeu minhas poucas palavras com um discurso relativamente longo e coeso. Mostrou-se cheio de brio. Disse que, se resistisse ao calor estagnante, em poucos dias estaria de volta ao tombadilho para ajudar-me.

Enquanto escutava-o eu tremia com medo de que este esforço acabasse por matá-lo diante dos meus olhos. Mas não posso negar que houvesse algo reconfortante naquela força de vontade. Dei-lhe uma resposta à altura, mas enfatizei que a única ajuda de fato viria na forma de vento – de um vento à feição.

Impaciente, o sr. Burns rolou a cabeça sobre o travesseiro. E não era nada agradável escutar seus balbucios desconexos a respeito do antigo capitão, aquele homem enterrado na latitude 8°20', bem no nosso caminho – à espreita na entrada do Golfo.

“Ainda está pensando no finado capitão, sr. Burns?”, perguntei. “Imagino que os mortos não guardem nenhum rancor dos vivos. Eles não se importam conosco.”

“O senhor não conheceu o antigo capitão”, suspirou ele.

“Não. Eu não o conheci e ele não me conheceu. Então ele não pode ter nada contra mim, afinal.”

“Certo. Mas ainda tem todo o resto da tripulação a bordo”, insistiu.

Percebi que a força inexpugnável do senso comum sofria ameaças insidiosas deste delírio terrível, insano. E disse:

“O senhor não deve falar tanto. Acabará exausto.”

“E tem também o navio”, continuou em um suspiro.

“Ora, já basta!”, disse eu, entrando e pondo a mão em sua testa fria. Assim me foi demonstrado que aquele absurdo atroz originava-se no homem e não na doença, que aparentava tê-lo privado de todas as forças físicas e mentais, exceto por aquela idéia fixa.

Furtei-me a entabular qualquer conversa com o sr. Burns pelos dias a seguir. Eu costumava apenas dirigir-lhe uma palavra apressada e alegre ao passar diante de sua porta. Acho que, se tivesse forças, ele me teria chamado mais de uma vez. Mas ele não tinha mais forças. Ransome, no entanto, disse-me uma certa tarde que o imediato “parecia estar se recuperando muito bem”.

“Ele por acaso falou-lhe algum absurdo ultimamente?”, perguntei em tom casual.

“Não, senhor.” Ransome ficou sobressaltado com a pergunta direta; mas, após um breve silêncio durante o qual se recompôs, acrescentou: “Hoje pela manhã ele me disse que lamentava ter enterrado o nosso antigo capitão na rota do navio, bem na saída do Golfo.”

“Isso não lhe parece absurdo o suficiente?”, perguntei, dirigindo um olhar confiante àquele rosto quieto, inteligente, sobre o qual a perturbação oculta no peito do homem havia estendido o véu diáfano da prudência.

Ransome não soube o que responder. Não havia pensado no assunto. Assim, dando um sorriso discreto, afastou-se de mim para voltar a seus eternos afazeres com a cautela habitual.

Mais dois dias se passaram. Tomamos seguimento¹⁴⁵ – um mínimo de seguimento – em direção ao espaço mais amplo do Golfo de Sião. Atendo-me com todas as forças ao júbilo do primeiro comando que por acaso tocara a mim, graças à intervenção do capitão Giles, eu ainda tinha o pressentimento de que uma sorte dessas talvez fosse recompensada de alguma forma. Procedi a uma análise profissional de minhas chances. Eu era competente o bastante para tal. Ao menos era o que eu pensava. Eu tinha aquela noção geral do meu preparo que só os homens que seguem sua vocação conhecem. A mim este sentimento parecia a coisa mais natural do mundo. Tão natural como respirar. Eu imaginava-me incapaz de viver sem ele.

Não sabia o que esperar. Talvez nada além daquela particular intensidade da existência que é a essência das aspirações juvenis. Embora sem saber o que esperar, eu não esperava enfrentar furacões. Não. No Golfo de Sião não há furacões. Mas eu tampouco esperava verme de mãos atadas por todo o desalentador período que me foi revelado com o passar dos dias.

Não que o feitiço mantivesse-nos o tempo inteiro parados. Correntes misteriosas carregavam-nos de um lado para o outro com um poder insidioso, que se manifestava apenas

¹⁴⁵ way

nas sucessivas visões de ilhas na margem leste do Golfo. Também havia os ventos, intermitentes e inconstantes. Enchiam-nos de esperança para então atirá-las na mais amarga decepção, promessas de avanço resultando em caminho perdido, dando os últimos suspiros, morrendo na calmaria muda em que as correntes faziam tudo a seu modo – a seu modo hostil.

A ilha de Koh-Ring, uma cordilheira vasta, negra, erguendo-se em meio a uma porção de ilhotas, repousando sobre o mar vítreo como um tritão em meio aos peixes, parecia ser o centro do círculo fatal. Parecia impossível sair de lá. Dia após dia a ilha permanecia no horizonte. Mais de uma vez, com uma brisa favorável, eu media as coordenadas no crepúsculo vazante, imaginando que seria a última vez. Vã esperança! Uma noite de aragens inconstantes punha a perder o avanço dos ventos benfazejos, e o sol nascente revelava os contornos negros de Koh-Ring, mais devastada, inóspita e sinistra do que nunca.

“Juro, é como estar enfeitiçado”, disse eu certo dia ao sr. Burns, do meu posto habitual no vão da porta.

Ele estava sentado no beliche. Aos poucos, voltava ao mundo dos vivos; isto é, se não fosse cedo demais para afirmar que estivesse mais uma vez entre nós. O homem acenou a cabeça frágil e ossuda em um misterioso sinal de concordância.

“Ah, sim, eu sei muito bem o que o senhor quer dizer”, disse ele. “Mas o senhor não pode esperar que eu dê crédito à história de um homem morto que tem o poder de interferir na meteorologia desta parte do mundo. Embora de fato tudo em relação ao clima tenha dado errado. As brisas da terra e do mar estão reduzidas a fragmentos. Não podemos navegar com elas por mais de cinco minutos.”

“Falta pouco para eu voltar ao tombadilho”, murmurou o sr. Burns. “Então veremos.”

Não ficou claro se isto era uma promessa de combater forças sobrenaturais. De qualquer modo, não era o tipo de ajuda que eu buscava. Por outro lado, eu passava praticamente dia e noite no tombadilho para aproveitar todas as chances de aproar meu navio um pouco mais a Sul. O imediato, eu bem via, ainda estava muito debilitado e sujeito a delírios, que para mim nada mais eram do que um sintoma do mal que o afligia. De qualquer maneira, eu não poderia desencorajar a esperança de um inválido. Falei:

“Não tenho dúvidas de que será muito bem recebido, sr. Burns. Se continuar melhorando neste ritmo, em breve o senhor será um dos homens mais sadios a bordo.”

O comentário agradou-o, mas a magreza extrema transformou seu sorriso satisfeito em uma exibição sinistra de dentes afilados sob o bigode rubro.

“A marinagem não está melhorando, capitão?”, perguntou-me em tom sóbrio, com uma visível expressão de ansiedade no semblante.

Respondi com um gesto vago e afastei-me da porta. O fato era que a doença tinha-nos sujeitos a seus caprichos, bem como os ventos. Ela passava de um homem ao outro com toques mais leves ou mais pesados, que sempre deixavam uma marca atrás de si, debilitando alguns, deixando outros de cama por um tempo, abandonando este, voltando para aquele, de modo que neste ponto todos tinham um aspecto enfermiço e uma expressão acuada, apreensiva no olhar; enquanto eu e Ransome, os únicos completamente incólumes, andávamos com freqüência entre eles distribuindo quinino. Era um combate em duas frentes. O tempo adverso impedia nosso avanço e a doença atacava-nos pela retaguarda. Devo dizer que mesmo nestas condições os homens provaram seu valor. A faina constante de marear as velas era executada de bom grado. Mas toda a fibra havia lhes abandonado os músculos e, enquanto eu os observava do tombadilho, não consegui afastar a pavorosa impressão de que se moviam em uma atmosfera envenenada.

Lá embaixo, no camarote, o sr. Burns havia melhorado não só a ponto de conseguir sentar no beliche, mas também de encolher as pernas. Abraçando-as com os braços ossudos, como um esqueleto animado, soltava suspiros profundos, impacientes.

“A grande coisa a fazer”, dizia-me sempre que eu lhe dava a chance, “a grande coisa a fazer levar o navio para além dos 8°20’ de latitude. Depois disso estaremos a salvo.”

A princípio eu apenas sorria, embora, Deus sabe, não me restasse muita coragem para sorrir. Mas no fim perdi a paciência.

“Ah, sim. A latitude 8°20’. Foi lá que o senhor enterrou o antigo capitão, não é mesmo?” Então, em tom severo: “O senhor já não acha que está na hora de parar com essas besteiras?”

Ele virou-me os olhos fundos em uma mostra de invencível obstinação. De resto, limitou-se a murmurar, em uma altura apenas suficiente para que eu escutasse, alguma coisa sobre “Nenhuma surpresa... encontrar... algum truque sujo ainda...”.

Cenas como esta eram pouco benéficas à firmeza de meu propósito. Eu começava a sentir o peso da adversidade. Ao mesmo tempo, sentia desprezo pela fraqueza obscura em minh’alma. Disse a mim mesmo, cheio de desdém, que seria preciso muito mais do que aquilo para abalar a minha fortitude.

Eu não sabia, então, quando nem de que lado viria o ataque.

Veio no dia seguinte. O sol havia surgido acima da elevação sul de Koh-Ring, que ainda pairava em nossa alheta¹⁴⁶ de bombordo como uma presença maligna. A ilha era uma visão odiosa a meus olhos. Durante a noite havíamos seguido por todos os rumos da agulha,

¹⁴⁶ *quarter*

mareando as velas repetidas vezes ao sabor que eu temo haverem sido, em boa parte, aragens imaginárias. Então, ao nascer do sol, por uma hora tivemos uma brisa inexplicável, constante, que soprava de proa. Aquilo não fazia sentido. Não se ajustava à estação do ano nem à experiência secular dos marinheiros conforme o registro dos livros, nem ao aspecto do céu. Só a maldade intencional poderia explicar. O vento afastou-nos de nosso rumo a grande velocidade; e se estivéssemos navegando a passeio teria sido uma brisa deliciosa, com o despertar cristalino do mar, a sensação de movimento e uma impressão de extraordinário frescor. Então, de repente, como que decidido a interromper aquela zombaria lamentável, o vento amainou e morreu completamente em menos de cinco minutos. O navio guinou para o bordo em que estava adernado; o mar, calmo, brilhou como uma chapa de aço na calmaria.

Desci, não porque quisesse descansar, mas simplesmente porque eu não agüentava mais ver aquilo. Ransome, incansável, estava atarefado na câmara. Ele havia se habituado a dar-me um relatório sobre a saúde da tripulação pela manhã. Afastou-se do aparador com o olhar agradável e quieto de sempre. Nenhuma sombra pairava sobre sua fronte arguta.

“Hoje vários homens acordaram mal, senhor”, disse ele em voz baixa.

“Como assim? Estão todos de cama?”

“Na verdade só dois estão nos beliches, senhor, mas —”

“Foi a noite passada. Tivemos de alar¹⁴⁷ e içar¹⁴⁸ o tempo inteiro.”

“Fiquei sabendo, senhor. Eu gostaria de ter ajudado, mas...”

“Nem pensar. Você não pode... Os homens também têm passado as noites nos conveses. Não faz bem para eles.”

Ransome concordou. Mas não se podia cuidar dos homens como se fossem crianças. Além do mais, não havia como censurar-lhes por querer aproveitar o frescor e as brisas do convés. Ransome, é claro, compreendia melhor a situação.

Era um homem deveras razoável. Contudo, seria difícil negar o mesmo elogio aos outros. Nossos últimos dias haviam sido como a prova da fornalha ardente. Eu não podia criticar aquela humanidade simples e despreocupada que aproveitava os momentos de alívio, quando a noite trazia a ilusão de frescor e as estrelas brilhavam na atmosfera pesada, carregada de orvalho. Além do mais, a maioria deles estava tão enfraquecida que não podíamos fazer quase nada sem que todos os que se agüentavam de pé trabalhassem nos braços das vergas¹⁴⁹. Não,

¹⁴⁷ *pull*

¹⁴⁸ *haul*

¹⁴⁹ *braces*

seria inútil fazer-lhes qualquer censura. Mas eu estava convencido de que o quinino seria extremamente útil.

Eu acreditava nele. Depositei minha fé nele. O quinino salvaria os homens, o barco, quebraria o feitiço com suas propriedades medicinais, daria conta do tempo, faria do clima um problema apenas passageiro e, como um pó mágico agindo contra males misteriosos, protegeria a primeira viagem de meu primeiro comando contra os poderes maléficos das calmarias e da pestilência. Eu o via como algo mais precioso do que o ouro mas, à diferença do ouro, que falta em quase toda a parte, o navio tinha uma provisão suficiente dele. Fui buscá-lo no camarote vago a fim de pesar algumas doses. Estendi a mão como um homem prestes a tocar em uma panacéia infalível, peguei um vidro ainda fechado e abri a embalagem, notando ao mesmo tempo que não estava selada nem em cima nem embaixo...

Mas de que adianta registrar os passos lépidos de minha terrível descoberta? Todos já imaginam o resultado. Havia a embalagem, o vidro e um pó branco dentro, alguma espécie de pó branco! Mas não era quinino. Um único olhar bastou. Recordo que no instante de levantar o vidro, antes mesmo de abrir a embalagem, o peso do objeto que eu tinha em mãos deu-me um pressentimento instantâneo. O quinino é leve como as plumas; e meus nervos deveriam estar sujeitos a uma sensibilidade extraordinária. Deixei que o vidro se espatifasse no chão. Qualquer que fosse o conteúdo, senti-lhe os grãos nas solas dos meus sapatos. Peguei um segundo e então um terceiro vidro. Bastou o peso para que eu compreendesse. Um atrás do outro eles caíram, quebrando-se aos meus pés, não porque eu os atirasse em minha desolação, mas escorregando por entre meus dedos como se aquela revelação fosse demais para mim.

Não há como negar que a intensidade de um choque mental ajuda-nos a enfrentá-lo ao produzir uma espécie de insensibilidade temporária. Saí do camarote zozó, como se algum peso houvesse caído em minha cabeça. Do outro lado da câmara, próximo à mesa, Ransome, com um espanador na mão, observava-me boquiaberto. Não acho que eu tenha parecido um louco. É bem possível que eu parecesse estar com pressa porque o instinto impelia-me ao convés. Eis um exemplo de treino tornado instinto. As dificuldades, os perigos, os problemas de um navio são enfrentados no convés.

A este fato, como que natural, respondi com o instinto; o que pode ser visto como prova de que por alguns instantes devo ter perdido a razão.

Sem dúvida eu estava desequilibrado, à mercê de impulsos, pois no pé da escada virei-me e atirei-me à entrada do camarote do sr. Burns. A descompostura de seu aspecto conteve minha desordem mental. Estava sentado no beliche, o corpo parecendo infinitamente longo, a cabeça caída um pouco de lado, com uma satisfação fingida. Brandiu, na mão trêmula em que

acabava o antebraço fino como uma bengala, um par de tesouras brilhantes que, diante de meus olhos, tentou embeber na garganta.

Fiquei de certo modo horrorizado; mas este foi um efeito apenas secundário, que não teria força suficiente para fazer-me gritar algo como: “Pare...!” “Céus...!” “O que o senhor está fazendo?”

Na verdade o sr. Burns estava apenas desperdiçando as forças recuperadas durante a convalescença no esforço trêmulo de aparar sua barba ruiva. Havia uma enorme toalha estendida em seu colo, e tufo de pêlos, duros como sobras de fio de cobre, choviam sobre ela a cada golpe da tesoura.

Ele voltou-me o rosto, grotesco para além dos sonhos mais loucos, uma bochecha hirsuta como que tomada por uma labareda, a outra desnuda e vazia, com o longo bigode intocado naquele lado impondo-se, solitário e ameaçador. E enquanto ele me olhava atônito, com a tesoura aberta na mão, gritei minha descoberta com uma crueldade infernal, em seis palavras, sem nenhum comentário.

V

Escutei o barulho da tesoura escapando de sua mão, notei o perigoso movimento de toda a sua pessoa sobre a borda do beliche a fim de recuperá-la e então, retomando meu primeiro intento, fui ter ao tombadilho. Os reflexos do mar encheram-me os olhos. Parecia belo e estéril, monótono e desesperançoso sob a arcada vazia do céu. As velas pendiam frouxas e imóveis, as próprias dobras de suas superfícies abauladas não se moviam mais do que granito esculpido. O ímpeto de minha chegada fez com que o homem do leme desse um ligeiro sobressalto. Um moitão¹⁵⁰ logo acima rangia de forma incompreensível, pois que raios teria-o movimentado? Era um assobio como o dos pássaros. Por um longo, longo tempo contemplei um mundo vazio, mergulhado em um silêncio infinito, onde os raios de sol penetravam e corriam por força de um desígnio insondável. Então escutei a voz de Ransome junto ao meu cotovelo.

“Pus o sr. Burns de volta no beliche, senhor.”

“Não diga.”

“Bem, senhor, ele se levantou de repente, mas caiu quando soltou a beira da cama. Mas não está mal, ao menos não me parece.”

¹⁵⁰ *block*

“Não”, retruquei desanimado, sem olhar para Ransome. Ele aguardou um instante e então, com muita cautela, como se não quisesse me ofender: “Acho que não precisamos pôr fora aquele pó, senhor”, disse. “Eu posso varrer tudo, ou quase, e então poderíamos peneirar o vidro. Começarei agora mesmo. Não atrasará o desjejum nem dez minutos.”

“Ah, sim”, respondi cheio de amargor. “O desjejum que espere, varra cada grão e depois jogue tudo aquilo ao mar!”

O profundo silêncio retornou e, quando olhei por cima do ombro, Ransome – o sagaz e sereno Ransome – havia desaparecido. A intensa solidão do mar agia como um veneno sobre o meu cérebro. Quando voltei os olhos ao navio, tive uma visão mórbida dele como um féretro à deriva. Quem nunca ouviu falar de navios encontrados à deriva com toda a tripulação morta? Olhei para o homem do leme, senti um impulso de dirigir-lhe a palavra e, de fato, seu rosto assumiu uma expressão disposta, como se me adivinhasse os pensamentos. Mas no fim desci, pensando em ficar um pouco a sós com a magnitude do meu problema. Porém, através de sua porta aberta, o sr. Burns viu-me descer e resmungou: “Então, senhor?”

Entrei. “Não está nada bem”, disse eu.

O sr. Burns, restabelecido no beliche, ocultava a bochecha hirsuta na palma da mão.

“Aquele desgraçado levou minha tesoura”, foram as palavras que disse a seguir.

A tensão que me afligia era tão aguda que talvez a reclamação do sr. Burns tivesse vindo muito a calhar. Ele parecia muito incomodado e perguntou entre dentes, “Por acaso ele pensa que estou louco ou algo assim?”

“Acho que não, sr. Burns”, respondi. Vi-o naquele instante como um modelo de temperança. Por conta disso, cheguei até a sentir uma certa admiração por aquele homem, que (apesar da intensa materialidade de sua barba remanescente) chegara tão perto de se tornar um espírito descarnado quanto é possível aos que seguem vivos. Percebi a magreza sobrenatural de seu nariz, as profundas depressões em suas têmporas, e invejei-o. Ele estava tão definhado que provavelmente morreria logo em seguida. Homem invejável! Tão perto do fim – enquanto eu tinha de trazer no âmago o tumulto da vitalidade sofrida, a dúvida, a confusão, a autocrítica e uma relutância infinita em aceitar a terrível lógica da situação. Não pude conter-me: “Sinto como se eu estivesse enlouquecendo.”

O sr. Burns lançou-me um olhar espectral, mas de resto permaneceu absolutamente composto.

“Eu sempre achei que ele nos pregaria uma peça fatal”, disse, com uma ênfase especial em *ele*.

O comentário causou-me um choque mental, mas não tive disposição nem coragem de discutir. A minha doença era a indiferença. A paralisia progressiva de um futuro sem esperança. Então eu apenas o encarei. O sr. Burns continuou a falar.

“Ah! O que é? Não! O senhor não acredita? Bem, então como é que se explica uma coisa dessas? Como o senhor acha que pode ter acontecido?”

“Acontecido?”, repeti desanimado. “Ora, sim! Como, em nome de todos os diabos, isso foi acontecer?”

De fato, ao refletir sobre o assunto, parecia inconcebível que fosse daquela forma: os vidros esvaziados, reenchidos, reembalados e recolocados no lugar. Uma espécie de complô, uma tentativa sinistra de ludibriar, algo semelhante a uma vingança astuta, mas uma vingança de quê? Ou então uma zombaria demoníaca. Mas o sr. Burns tinha uma teoria. Era simples, e ele apresentou-a em tom solene, com uma voz oca.

“Acho que em Haiphong pagaram umas quinze libras a ele por aquela pequena provisão.”

“Sr. Burns!”, exclamei.

Ele acenou com a cabeça de modo grotesco por sobre as pernas erguidas, como dois cabos de vassoura enfiados no pijama com enormes pés descalços na ponta.

“Por que não? O quinino é muito valorizado por essas bandas, e eles estavam quase sem em Tonkin. Para ele não seria nada. O senhor não o conheceu. Eu o conheci e desafiei-o. Ele não temia a Deus, nem ao diabo, nem ao homem, nem ao vento, nem ao mar, nem à sua própria consciência. E creio que ele odiava a tudo e a todos. Mas acho que ele tinha medo de morrer. Acho que sou o único homem que alguma vez se opôs a ele. Confrontei-o no camarote que o senhor agora habita quando ele adoeceu, e fiz com que estremecesse. Ele achou que eu lhe quebraria o pescoço. Se ele tivesse feito como queria, ficaríamos bordejando¹⁵¹ contra a monção do nordeste enquanto vivesse, e depois também, por muito, muito tempo. Bancar o holandês voador nos Mares da China! Ha! Ha!”

“Mas por que substituir os vidros desse jeito...?”, comecei.

“Por que não? Por que jogar os vidros fora? Eles cabem na gaveta. Pertencem à caixa de medicamentos.”

“Mas eles estavam embalados”, gritei.

“Bem, as embalagens estavam por perto. Fez por hábito, imagino, e quanto a encher os vidros outra vez, sempre tem um monte de coisas que vêm em pacotes de papel que rasgam

¹⁵¹ *beating up*

depois de um tempo. Mas afinal, quem é que sabe? Imagino que o senhor não tenha provado, capitão? Mas, claro, o senhor sabe...”

“Não”, disse eu. “Não provei. A essas alturas tudo aquilo está no mar.”

Atrás de mim, uma voz contida, refinada disse: “Eu provei. Era uma mistura de tudo, doce, salgado, um horror.”

Ransome, após sair da despensa, ficara nos escutando por algum tempo, o que nele era facilmente perdoável.

“Um truque sujo”, disse o sr. Burns. “Eu avisei.”

A magnitude de minha indignação não conhecia limites. E o gentil, o simpático doutor também. O único homem simpático que eu jamais conhecera... em vez de escrever aquela carta de aviso, verdadeiro primor da simpatia, por que não fez uma inspeção decente? Mas na verdade não seria justo culpá-lo. Os aprestos estavam em ordem e a caixa de medicamentos é assunto oficial. Não havia nada que pudesse despertar a menor suspeita. A pessoa que eu jamais perdoaria era eu mesmo. Não se pode confiar no destino. A semente do remorso eterno estava plantada em meu peito.

“Sinto que é tudo minha culpa”, disse eu, “minha e de mais ninguém. É assim que me sinto. Nunca me perdoarei.”

“Não seja tolo, senhor”, retrucou o sr. Burns em tom de ameaça.

E, depois do esforço, caiu exausto no beliche. Fechou os olhos, arfou; aquele assunto, aquela surpresa abominável também o havia abalado. Ao virar-me percebi que Ransome me fitava com um olhar vazio. Ele compreendia o que se passava, mas conseguiu abrir um sorriso agradável, pesaroso. Então voltou à despensa, e eu mais uma vez subi apressado ao tombadilho para ver se havia algum vento, algum sopro na vastidão do céu, alguma comoção no ar, algum sinal de esperança. Mais uma vez fui recebido pela calma podre. Nada havia mudado, exceto o homem ao timão. Ele parecia doente. Toda a sua figura inclinava-se para a frente, e ele parecia antes agarrar-se às malaguetas do que segurá-las com pulso firme. Eu disse-lhe:

“Você não está em condições de ficar aqui.”

“Eu dou um jeito, senhor”, foi sua débil resposta.

De fato, não havia nada para ele fazer. O navio não tinha dava pelo leme. Estava aproado a oeste, a perene Koh-Ring visível à popa, com algumas ilhotas, pontos negros em meio ao brilho fulgurante, nadando ante meus olhos perturbados. E afora aqueles pedacinhos de terra não havia nenhum ponto no céu, nenhum ponto no mar, nenhuma formação de vapor,

nenhuma coluna de fumaça, nenhuma vela, nenhum navio, nenhuma comoção humana, nenhum sinal de vida, nada!

A primeira questão era: o que fazer? O que eu podia fazer? A primeira coisa, sem dúvida, era contar aos homens. Foi o que fiz naquele mesmo dia. Eu não deixaria que a notícia simplesmente corresse. Eu havia de falar-lhes cara a cara. A tripulação foi reunida na tolda para este fim. Pouco antes de sair e falar aos homens descobri que a vida podia encerrar momentos terríveis. Jamais um criminoso confesso sentira-se tão oprimido pela culpa. Talvez por isso meu semblante estivesse impávido e minha voz soasse categórica e insensível quando declarei que não poderia fazer mais nada pelos doentes em termos de medicação. Quanto aos cuidados de que dispúnhamos, estes nunca haviam faltado.

Eu lhes daria toda a razão se me houvessem esquartejado. O silêncio que sucedeu minhas palavras foi quase mais difícil de agüentar do que o clamor da revolta. Fui esmagado pelo peso infinito daquela censura. Mas na verdade eu estava enganado. Com uma voz que me custava manter firme, prossegui: “Creio que vocês tenham entendido o que eu disse e que saibam o que isso significa.”

Uma ou duas vozes fizeram-se ouvir: “Sim, senhor... Nós entendemos.”

Os homens haviam calado apenas por acharem que não deveriam dizer coisa alguma; e quando eu lhes falei que pretendia demandar Cingapura e que a sorte do navio e da tripulação dependia dos esforços de todos nós, doentes e sadios, recebi o apoio de um murmúrio grave de anuência e de uma voz mais alta que exclamou: “Tem que haver um jeito de sair desse maldito buraco!”

Eis aqui um excerto das anotações que fiz na época.

“Enfim deixamos Koh-Ring para trás. Acho que não passei sequer duas horas na coberta durante os últimos dias. Fico dia e noite no tombadilho, é claro, e as noites e os dias passam por nós em sucessão; se são longos ou curtos, quem saberá dizer? A percepção do tempo perde-se na monotonia da expectativa, da esperança e do desejo – que se resume a uma única coisa: Levar o navio ao sul! Levar o navio ao sul! O efeito tem um curioso aspecto mecânico; o sol nasce e põe-se, a noite passa-nos por sobre a cabeça como se alguém abaixo do horizonte estivesse girando uma manivela. É o mais belo, o mais inútil...! E durante todo o lamentável espetáculo eu permaneço lá, de um lado para o outro no tombadilho. Quantas milhas devo ter caminhado no tombadilho! Uma peregrinação obstinada de pura inquietude,

interrompida apenas por breves incursões à coberta para ver o estado do sr. Burns. Não sei se é impressão, mas ele parece tornar-se mais tangível a cada dia que passa. Não fala muito, pois, de fato, a situação não se presta a comentários frívolos. Percebo o mesmo nos homens quando os vejo trabalhando ou então sentados pelo convés. Eles não falam uns com os outros. Imagino que, se existe um ouvido invisível que capta os sussurros da Terra, descobrirá neste navio seu ponto mais silencioso...

“Não, o sr. Burns não tem muito a me dizer. Fica sentado no beliche, com a barba feita, os bigodes chamejando e um ar de determinação silenciosa em sua fisionomia pálida. Ransome contou-me que ele raspa os pratos de comida, mas ao que tudo indica dorme muito pouco. Mesmo à noite, quando desço para encher o cachimbo, percebo que, embora cochile de barriga para cima, ele ainda parece muito determinado. A dizer pelo olhar de soslaio que me lança quando desperto, o sr. Burns parece irritado, como alguém interrompido no decorrer de alguma complexa operação mental; e quando volto ao convés o arranjo ordenado das estrelas vem de encontro a meus olhos, límpido, carregado de um tédio infinito. Lá estão as estrelas, o sol, o mar, a luz, a escuridão, o espaço, a imensa extensão das águas; o formidável Trabalho dos Sete Dias, para onde a humanidade havia rumado sem que a convidassem. Ou por ter caído em alguma armadilha. Foi assim que acabei neste horrível comando à sombra da morte...”

O único foco de luz no navio eram as luzes da bitácula, iluminando o rosto dos timoneiros¹⁵² que se revezavam; de resto, estávamos todos perdidos nas trevas, eu a caminhar pelo tombadilho e os homens atirados pelos conveses. Todos estavam tão debilitados pela doença que já não podiam fazer quartos. Os que ainda podiam caminhar ficavam de quarto vinte e quatro horas, jogados nas sombras do convés, até que minha voz, erguendo-se em uma ordem, pusesse-os de pé a algum custo, um pequeno grupo cambaleante a mover-se pacientemente pelo navio sem um murmúrio, um sussurro. E cada vez que eu tinha de erguer a voz era com uma aguilhoada de remorso e compaixão.

Então, perto das quatro horas da manhã, um lume acendia-se a vante na cozinha. O infalível Ransome de coração atormentado, incólume, sereno e ativo, preparava o café-da-manhã para os homens. Logo me trazia uma xícara no tombadilho, e era só então que eu me

¹⁵² *helmsmen*

permitia sentar na cadeira de convés e dormir de verdade por algumas horas. Sem dúvida eu tirava breves cochilos quando escorava-me exausto na amurada; mas, com toda a honestidade, eu sequer os percebia, senão como sobressaltos dolorosos que pareciam acometer-me até enquanto eu caminhava. Contudo, das cinco até as sete, mais ou menos, eu dormia à vista de todos sob as estrelas evanescentes.

Dizia então ao homem do leme: “Acorde-me se for preciso”, e deixava-me cair sobre a cadeira e fechava os olhos, sentindo que meu quinhão de sono sobre a Terra acabara. Logo eu não percebia mais nada até que, em algum horário entre as sete e as oito, sentia um cutucão no ombro e via o rosto de Ransome, com seu sorriso discreto, triste, e seus amistosos olhos cinzentos, como que tomado por uma terna satisfação ao ver-me adormecido. Às vezes o segundo piloto aparecia e rendia-me à hora do café. Mas isso não mudava muito a situação. Quase sempre era uma calma podre, ou então aragens tão inconstantes e breves que a bem dizer não valia a pena bracear para aproveitá-las. Se o vento chegasse a soprar o homem do leme fatalmente gritava o aviso: “Todo o pano sobre¹⁵³, senhor!”, que, como um toque de trombeta, fazia-me dar um pulo no tombadilho. Estas eram palavras que, segundo me parecia, teriam me acordado até do sono eterno. Mas não eram freqüentes. Desde então, nunca vi alvoradas de tamanha calma. E se o segundo piloto estivesse por perto (em geral ele passava doente dois dias em cada três) eu o encontrava sentado no albói como que desacordado, com o olhar fixo em algum objeto próximo – um cabo¹⁵⁴, um cunho¹⁵⁵, uma malagueta¹⁵⁶, um arganêú¹⁵⁷.

Aquele garoto era um tanto problemático. Manteve-se imaturo no sofrimento. Parecia ter virado um idiota completo; e quando o retorno da febre levava-o até o camarote, logo descobríamos que não estava mais lá. A primeira vez em que isso aconteceu eu e Ransome ficamos muito alarmados. Empreendemos uma discreta busca e por fim Ransome descobriu-o encolhido no paiol do pano¹⁵⁸, que ficava separado da antecâmara por uma porta de correr. Diante das censuras que lhe foram feitas ele sussurrou contrariado, “Aqui é mais fresco.” Não era verdade. Lá só era escuro.

Os defeitos naturais de seu rosto não melhoraram com o tom lívido da pele. A doença revelava seu caráter vil de maneira surpreendente. Com muitos dos homens não era este o caso. O definhamento causado pela doença parecia idealizar o caráter geral das feições,

¹⁵³ *ship's all aback*

¹⁵⁴ *rope*

¹⁵⁵ *cleat*

¹⁵⁶ *belaying pin*

¹⁵⁷ *ringbolt*

¹⁵⁸ *sail locker*

fazendo aflorar a nobreza insuspeitada de alguns, a força de outros e, em um caso, revelando um aspecto essencialmente cômico. Ele era um homem ruivo, baixo, com o nariz e o queixo iguais aos de Mr. Punch, e a quem a marinagem chamava de “França”. Não sei por quê. Ele até poderia ser francês, mas eu nunca o ouvi dizer uma única palavra neste idioma.

Era tranqüilizador vê-lo caminhado a ré para assumir o timão. As calças de brim azul com as barras viradas até a panturrilha, uma perna um pouco mais alta do que a outra, a camisa xadrez impecável e o chapéu de lona branca, obviamente feito por ele próprio, formavam um conjunto de elegância peculiar, e a graça permanente ao andar, até mesmo quando, coitado, mal se agüentava de pé, denunciavam um espírito invencível. Também havia um homem chamado Gambрил. Era a única pessoa grisalha a bordo. Seu rosto tinha uma expressão austera. Mas ainda que eu lembre de todos aqueles rostos trágicos definhando à minha frente, a maioria dos nomes escapa-me à lembrança.

As palavras que trocávamos eram raras e pueris em vista da situação. Eu tinha de forçar-me a olhar os homens na cara. Esperava encontrar censura em seus olhos. Mas não havia nenhuma. A bem dizer, já era duro o suficiente agüentar a expressão de sofrimento em seus olhos. Mas era inevitável. Quanto ao resto, eu me perguntava se era a têmpera d’alma ou a simpatia da imaginação que os fazia tão admiráveis, tão dignos de meu imorredouro respeito.

Quanto a mim, nem minh’alma era temperada, nem minha imaginação estava sob o devido controle. Em certos momentos eu sentia não apenas que estava a enlouquecer, mas que de fato já enlouquecera; de modo que não ousava abrir a boca por medo de trair-me com um grito insano. Por sorte tudo o que eu tinha a fazer era dar ordens, e as ordens têm um efeito estabilizador sobre quem as dá. Ademais, o marujo, o oficial de quarto em mim eram equilibrados o suficiente. Eu era como um carpinteiro louco a fazer uma caixa. Ainda que acreditasse ser o Rei de Jerusalém, a caixa resultante seria uma caixa equilibrada. Eu temia mesmo era que uma nota estridente escapasse contra a minha vontade e perturbasse-me o equilíbrio. Mais uma vez, por sorte, não havia necessidade de erguer a voz. O soturno silêncio do mundo parecia sensível ao som mais suave, como uma galeria acústica. O tom de uma conversa normal quase levava as palavras de um extremo ao outro do navio. O mais terrível era que a única voz a alrear-se era sempre a minha. À noite, em especial, ela reverberava solitária entre os planos das velas imóveis.

O sr. Burns, ainda de cama, mas com aquele ar de determinação secreta, punha-se a resmungar sobre uma porção de coisas. Nossas palestras duravam cinco minutos, mas eram um tanto freqüentes. Eu descia o tempo inteiro para buscar fósforos, embora não consumisse muito tabaco à época. Meu cachimbo vivia apagando; pois na verdade meus pensamentos não

estavam ordenados o bastante para que eu pudesse fumar decentemente. Da mesma forma, em boa parte das vinte e quatro horas do dia eu poderia acender fósforos no tumbadilho e segurá-los acima da cabeça até queimar os dedos. Mas eu sempre corria para a coberta. Era uma mudança. Era o único momento em que eu escapava àquele desgaste inclemente; e, claro, pela porta aberta o sr. Burns via-me cada vez que eu entrava e saía.

Com os joelhos acomodados sob o queixo e olhando-me com os olhos esverdeados por cima deles, o sr. Burns parecia uma figura estranha e, em virtude do meu conhecimento sobre as idéias loucas em sua cabeça, pouco atrativa. Mesmo assim, eu tinha de falar-lhe de vez em quando, e um dia ele reclamou que o navio estava silencioso demais. Por horas e horas, disse-me, ficou lá deitado, sem ouvir um som, até não saber mais o que fazer da vida.

“Quando Ransome está a vante na cozinha tudo fica tão quieto que todos a bordo parecem estar mortos”, murmurou. “A única voz que às vezes ouço é a sua, senhor, mas isso não basta para me animar. O que têm os homens? Não há ninguém que possa salomear?”

“Não, sr. Burns”, respondi. “Não podemos desperdiçar o pouco fôlego que temos no navio com salomas. O senhor está ciente de que às vezes eu não consigo reunir mais do que três homens para executar uma faina?”

Ele perguntou depressa, temeroso:

“Ninguém morreu por enquanto, senhor?”

“Não.”

“Isso não pode acontecer”, declarou o sr. Burns com marcada ênfase. “Não podemos permitir. Se ele pegar um, acabará pegando todos.”

Protestei enfurecido. Creio que cheguei a praguejar sob o efeito perturbador destas palavras. Elas eram um ataque a toda a temperança que me restava. Em minha vigília permanente ao inimigo eu fora assombrado por imagens de horror suficientes. Tive visões de um navio à deriva na calmaria, galeando ao sabor de aragens fracas, com toda a tripulação morrendo aos poucos pelo conveses. Essas coisas acontecem.

O sr. Burns respondeu ao meu ímpeto com um silêncio misterioso.

“Escute”, disse eu. “Nem o senhor acredita no que está dizendo. Não há como. É impossível. Não é o tipo de coisa que eu espero do senhor. Minha situação já é ruim o bastante sem que eu tenha de me preocupar com essas idéias delirantes.”

Ele permaneceu imóvel. Devido ao modo como a luz projetava-se sobre a cabeça dele eu não pude ter certeza de que houvesse aberto um leve sorriso. Mudei de tom.

“Escute”, disse. “A situação está ficando tão desesperadora que, como não conseguimos avançar para o Sul, cheguei a pensar se não seria melhor aproar a Oeste e tentar fazer a rota¹⁵⁹ do paquete. Ao menos conseguiríamos um pouco de quinino. O que o senhor acha?”

Ele bradou: “Não, não, não. Não faça isso, senhor. O senhor não pode fraquejar diante daquele patife. Assim só temos a perder.”

Deixei-o. Ele estava impossível. Era como um caso de possessão demoníaca. Seu protesto, no entanto, fazia sentido. De fato, minha idéia de aproar a Oeste na esperança de avistar um vapor avariado não resistiria a um exame atento. No lado em que estávamos tínhamos vento suficiente, ao menos de tempos em tempos, para seguir avançando rumo ao Sul. Suficiente, ao menos, para manter viva a esperança. Mas imagine que eu tivesse usado aquelas rajadas caprichosas para navegar a Oeste, até alguma região onde se passam dias e mais dias sem uma lufada de ar, e então? Talvez a estarrecedora visão de um navio à deriva com toda a tripulação morta pudesse tornar-se realidade semanas depois, graças à descoberta de marinheiros horrorizados.

Naquela tarde Ransome levou-me uma xícara de chá e, enquanto esperava de bandeja na mão, disse no tom exato de simpatia:

“O senhor está agüentando bem, capitão.”

“Sim”, respondi. “Eu e você fomos esquecidos.”

“Esquecidos, senhor?”

“Sim, pelo demônio da febre a bordo desse navio”, respondi.

Ransome lançou-me um de seus olhares atraentes, sagazes e ligeiros e afastou-se com a bandeja. Ocorreu-me que eu havia falado um pouco à maneira do sr. Burns. Essa constatação me aborreceu. No entanto, em momentos mais sombrios eu adotava, quanto aos nossos problemas, uma atitude que seria mais apropriada ao confronto com um inimigo de carne e osso.

Sim. O demônio da febre ainda não havia posto a mão em Ransome nem em mim. Mas poderia atacar-nos a qualquer momento. Era um daqueles pensamentos que precisam ser combatidos, afastados a qualquer custo. Era insuportável contemplar a possibilidade de que Ransome, o faz-tudo do navio, também adoecesse. E o que aconteceria ao meu comando se eu caísse de cama, com o sr. Burns fraco demais para ficar de pé sem agarrar-se ao beliche e o segundo piloto reduzido a um estado de imbecilidade permanente? Era impossível imaginar, ou melhor, era fácil demais imaginar.

¹⁵⁹ *track*

Eu estava sozinho no tombadilho. Como o navio não desse pelo leme, dispensei o timoneiro para que fosse sentar-se ou deitar-se em algum lugar à sombra. As forças dos homens estavam tão reduzidas que todos os esforços desnecessários tinham de ser evitados. Era o austero Gambril, com sua barba grisalha. De pronto ele afastou-se, mas também estava tão debilitado pelos repetidos acessos de febre, coitado, que para descer a escada do tombadilho precisou virar de lado e agarrar-se com as duas mãos ao corrimão de cobre. A cena era simplesmente de partir o coração. Contudo ele não estava nem muito melhor nem muito pior do que a meia-dúzia de vítimas miseráveis que consegui reunir no convés.

A tarde tinha o terrível aspecto da morte. Por muitos dias nuvens baixas surgiram à distância, massas brancas com convoluções escuras repousando sobre a água, imóveis, quase sólidas, porém o tempo inteiro a sofrer mudanças sutis em seu aspecto. Com a aproximação da noite em geral sumiam. Mas naquele dia esperaram o sol poente, que fulgurou e abrasou de mau humor entre elas antes de baixar. As estrelas, pontuais e exaustas, reapareceram acima dos topos, mas a atmosfera continuou estagnante e opressiva.

O infalível Ransome acendeu as luzes da bitácula¹⁶⁰ e deslizou até mim como uma sombra.

“Não quer descer e comer alguma coisa, senhor?”, sugeriu.

O tom baixo de sua voz fez-me dar um sobressalto. Eu estivera olhando por sobre a amurada, sem dizer nada, sem sentir nada, nem ao menos o cansaço de meu corpo, subjogado pelo feitiço maligno.

“Ransome”, perguntei de repente, “há quanto tempo estou aqui no tombadilho? Estou perdendo a noção do tempo.”

“Doze dias, senhor”, disse ele, “e faz exatamente duas semanas que saímos do ancoradouro¹⁶¹”.

Naquela voz contida havia uma nota plangente. Ransome esperou um pouco e logo acrescentou: “Pela primeira vez parece que teremos chuva!”

Então percebi uma sombra larga no horizonte, que obscurecia por completo as estrelas mais baixas, enquanto aquelas sobre nossas cabeças, quando olhei para cima, pareciam cintilar através de um véu de fumaça.

Como havia ido parar lá, como havia subido tão alto eu não sabia. Aquilo tinha um aspecto funesto. O ar não se movia. Quando Ransome insistiu no convite eu descí à câmara para – nas palavras dele – “tentar comer alguma coisa”. Não sei dizer se a tentativa foi muito

¹⁶⁰ *binnacle*

¹⁶¹ *anchorage*

bem-sucedida. Creio que naquele período eu subsistia à base de comida, da maneira habitual; mas agora a lembrança é de que naqueles dias a vida nutria-se de uma angústia invencível, como uma espécie de estímulo infernal que me incitava e consumia-me a um só tempo.

Foi o único período da minha vida em que tentei manter um diário. Não, único não. Anos mais tarde, em condições de isolamento moral, registrei no papel os pensamentos e os acontecimentos de vários dias em seqüência. Mas aquela foi a primeira vez. Não me lembro de como começou nem de como o caderno e o lápis foram parar em minhas mãos. Não posso conceber que eu os tenha buscado de propósito. Imagino que me tenham salvo do expediente insano de falar comigo mesmo.

É curioso que em ambos os casos eu tenha recorrido a esse tipo de coisa em circunstâncias nas quais eu não esperava, como se diz em vernáculo, “dar a volta por cima”. Nem poderia esperar que o registro sobrevivesse. Isto mostra que se tratava de uma necessidade estritamente pessoal de alívio íntimo e não de egotismo.

Devo aqui oferecer mais uma amostra das anotações, umas poucas linhas, que hoje me parecem um tanto sombrias, escritas por ocasião daquela noite:

“Algo paira no céu como uma decomposição; como uma corrupção do ar, que permanece tão imóvel como dantes. Enfim, meras nuvens, que podem ou não trazer vento ou chuva. Estranho que me perturbe tanto. Sinto como se todos os meus pecados houvessem retornado. Mas o problema, imagino, é que o navio permanece imóvel, não sob meu comando; e que não tenho como impedir meus pensamentos de entregarem-se às imagens desastrosas do pior que pode se abater sobre nós. O que acontecerá? Provavelmente nada. Ou qualquer coisa. Pode ser a aproximação de uma borrasca em toda a sua fúria. E no convés restam cinco homens com a vitalidade e a força de uns dois. Podemos acabar com todas as velas arrancadas. Todo o pano vinha largo desde que arrancamos o ferro na foz do Mei-Nam, quinze dias atrás... ou quinze séculos. Parece que toda a minha vida anterior àquele dia glorioso é infinitamente distante, uma recordação evanescente da juventude despreocupada, algo no outro lado de uma sombra. Sim, as velas podem muito bem ser arrancadas. Isso seria como uma sentença de morte para os homens. Não temos forças a bordo para envergar¹⁶² mais uma andaina¹⁶³; parece

¹⁶² *bend*

¹⁶³ *suit*

inacreditável, mas é verdade. Podemos desarvorar¹⁶⁴. Outros navios já desarvoraram em borrascas simplesmente porque não foram manobrados com a rapidez necessária, e não temos forças suficientes para bracear as vergas. É como ter os pés e mãos amarrados antes de nos cortarem a garganta. E o que mais me apavora é que tenho medo de subir ao convés para enfrentar a situação. É meu dever para com o navio, é meu dever para com os homens no convés – alguns deles dispostos a exaurir último resquício de suas forças a uma ordem minha. Mas eu tenho medo. Por causa de uma simples visão. Meu primeiro comando. Agora entendo aquela estranha sensação de insegurança em meu passado. Sempre imaginei que eu pudesse ser um fracassado. Eis aqui a prova cabal. Estou com medo. Sou um fracassado.”

Naquele momento ou, talvez, no momento seguinte, percebi que Ransome estava na câmara. Algo em sua expressão fez-me dar um sobressalto. Eu não conseguia decifrá-la. Exclamei: “Alguém morreu.”

Então foi a vez de ele sobressaltar-se.

“Alguém morreu? Não que eu saiba, senhor. Estive no castelo de proa¹⁶⁵ há apenas dez minutos e não tinha ninguém morto por lá.”

“Você me deu um susto”, disse eu.

A voz de Ransome era muito agradável. Ele me explicou que havia descido para fechar a vigia no camarote do sr. Burns, caso chovesse. “Ele não percebeu que eu estava no camarote”, acrescentou.

“Como está lá fora?”, perguntei.

“Muito, muito escuro, senhor. Alguma coisa há de ser.”

“Em que bordo?”

“Em toda a parte, senhor.”

Repeti, sem dar por mim: “Em toda a parte. Claro”, com os cotovelos sobre a mesa.

Ransome demorou-se na câmara como se tivesse algo a fazer lá dentro, mas hesitasse. Eu disse de repente:

“Você acha que eu deveria subir ao tombadilho?”

Ele respondeu de pronto, mas sem nenhuma ênfase ou articulação marcada: “Acho, senhor.”

¹⁶⁴ *get dismayed*

¹⁶⁵ *forecastle*

No instante seguinte eu estava de pé, e Ransome deu-me passagem. Ao atravessar a antecâmara escutei a voz do sr. Burns:

“Dispenseiro, feche a porta do meu camarote, sim?” E a de Ransome, surpreso: “Sem dúvida, senhor.”

Pensei que todos os meus sentimentos estivessem embotados, sujeitos à mais completa indiferença. Mas no tombadilho enfrentei as mesmas dificuldades de sempre. A escuridão impenetrável fazia um cerco tão fechado ao navio que, ao pôr a mão além da balaustrada, tinha-se a impressão de tocar em matéria sobrenatural. Havia naquilo um efeito de terror inconcebível e de mistérios inefáveis. As poucas estrelas acima de nós lançavam um brilho tênue apenas sobre o navio, sem um reflexo sobre a água, em raios isolados que penetravam uma atmosfera transformada em fuligem. Era algo que eu jamais havia visto, sem nenhum indício sobre o lado de onde poderia vir qualquer mudança, a aproximação de uma ameaça que nos cercava por todos os lados.

Ainda não havia ninguém ao leme. A imobilidade das coisas era perfeita. Se o ar havia enegrecido, o mar, até onde eu sabia, poderia muito bem se solidificar. De nada servia olhar para os lados, buscar sinais, especular sobre a iminência do momento. Quando a hora chegasse a escuridão haveria de avançar em silêncio sobre a parca luz das estrelas que banhava o navio, e o fim de todas as coisas viria sem nenhum suspiro, nenhum movimento, nenhum murmúrio, e nossos corações parariam de bater como relógios sem corda.

Era impossível afastar a sensação do fim. A quietude que se apoderou de mim era com um antegosto da aniquilação. Aquilo me consolava um pouco, como se minh'alma de repente houvesse se reconciliado a uma eternidade de estagnação cega.

Apenas os instintos marinheiros permaneceram intactos durante minha dissolução moral. Desci a escada que dava para a tolda. A luz das estrelas parecia morrer antes de chegar àquele ponto, mas quando perguntei a meia-voz: “Homens, vocês estão aí?”, meus olhos distinguiram uma comoção de silhuetas obscuras ao meu redor, muito, muito indistintas; e uma voz respondeu: “Todos aqui, senhor”. Outra fez uma correção angustiada:

“Todos os que prestam para alguma coisa, senhor.”

Ambas as vozes eram muito baixas e discretas; não davam nenhum sinal de prontidão ou de esmorecimento. Vozes muito prosaicas.

“Precisamos carregar¹⁶⁶ a vela grande¹⁶⁷”, eu disse.

¹⁶⁶ *haul up*

¹⁶⁷ *mainsail*

As sombras afastaram-se de mim sem uma palavra. Aqueles homens eram fantasmas de si mesmos, e seu peso sobre os cabos não poderia ser maior do que o peso de um bando de fantasmas. De fato, se alguma vez já se carregou uma vela apenas por meio da força espiritual, deve ter sido aquela; a bem dizer, não havia músculos suficientes para a tarefa no navio inteiro, quanto menos na tripulação miserável do convés. Claro, eu assumi a liderança. Os homens seguiam-me, fracos, de cabo a cabo, trôpegos e arquejantes. Trabalhavam como Titãs. Levamos no mínimo uma hora, e o tempo todo a escuridão à nossa volta não fez um som. Quando a última apaga¹⁶⁸ foi amarrada, meus olhos, acostumados à escuridão, distinguiram as figuras dos homens exaustos caídos pela amurada, prostrados nas escotilhas. Um deles estava escorado no cabrestante¹⁶⁹ de popa, recuperando o fôlego; e eu me erguia entre eles como uma torre de força, imune à doença e sentindo apenas a enfermidade da minha alma. Esperei algum tempo, lutando contra o peso dos meus pecados, contra o sentimento de que eu não era digno, e então disse:

“Agora, homens, vamos à popa cruzar¹⁷⁰ a verga grande¹⁷¹. É tudo o que podemos fazer pelo navio; depois, cabe a ele aproveitar a chance.”

VI

Enquanto todos subíamos ocorreu-me que deveria haver alguém ao leme. Ergui minha voz à altura de um sussurro, e, sem fazer nenhum ruído, um espírito resignado em um corpo devastado pela febre apareceu na luz a ré, com a cabeça de olhos vazios iluminada contra a negrura que havia engolido nosso mundo – e todo o universo. O antebraço nu estendido sobre as malaguetas parecia cintilar com um brilho próprio.

Murmurei àquela aparição luminosa:

“Agüenta o leme a meio¹⁷².”

A resposta veio em um tom de paciente sofrimento:

“Leme a meio, senhor”.

Então desci à tolda. Era impossível saber de que lado viria o golpe. Olhar ao redor do navio era olhar em um abismo negro, sem fundo. O olhar perdia-se em profundezas insondáveis.

¹⁶⁸ *leech-line*

¹⁶⁹ *capstern*

¹⁷⁰ *square*

¹⁷¹ *mainyard*

¹⁷² *helm amidships*

Eu queria assegurar-me de que os cabos haviam sido recolhidos do convés. A única maneira de fazê-lo era tateando com os pés. Enquanto progredia com cautela, esbarrei num homem que reconheci como sendo Ransome. Sua robusteza física inabalável fez-se notar ao contato. Ele estava escorado no cabrestante de popa e mantinha-se em silêncio. Foi como uma revelação. Era ele a figura arquejante que eu havia percebido antes que subíssemos ao tombadilho.

“Você estava ajudando na vela grande!”, exclamei em um tom contido.

“Sim, senhor”, afirmou ele em voz baixa.

“Homem! Onde estava a sua cabeça? Você não pode com essas coisas!”

Após um curto intervalo ele consentiu: “Acho que não posso mesmo.” E após outro breve silêncio acrescentou: “Mas já estou bem”, depressa, entre dois arquejos.

Eu não via nem ouvia mais ninguém; mas quando ergui a voz, murmúrios tristes encheram a tolda, e sombras pareciam deslizar aqui e acolá. Ordenei que pusessem todas as adriças¹⁷³ no convés, safas para a manobra.

“Cuidarei disso, senhor”, disse Ransome em seu tom de voz natural, agradável, que inspirava conforto e, por algum motivo, também compaixão.

Aquele homem deveria estar na cama, repousando, e meu dever, sem dúvida, era mandar que assim fizesse. Mas talvez ele não me tivesse obedecido; não tive a presença de espírito de tentar. Só o que eu disse foi:

“Vá com calma, Ransome.”

Quando retornei ao tombadilho aproximei-me de Gambрил. Na luz, seu rosto sulcado por sombras profundas tinha um aspecto terrível, de um silêncio final. Perguntei como ele se sentia, mas na verdade eu mal esperava uma resposta. Assim, tomei-me de espanto com sua relativa loquacidade.

“Os tremores me deixam fraco como um gatinho, senhor”, disse ele, preservando à perfeição os ares de alheamento em relação a tudo, exceto o dever, que um timoneiro jamais deve perder. “E antes que eu me recupere bate aquele calorão e caio outra vez de cama.”

Ele suspirou. Não havia nenhuma censura em sua voz, mas as meras palavras bastavam para fazer-me sentir o terrível agulhão do remorso. Permaneci calado por um tempo. Quando a sensação excruciante passou, perguntei-lhe:

¹⁷³ *halyards*

“Você se sente forte o bastante para agüentar o leme¹⁷⁴ se o navio cair a ré¹⁷⁵? Não podemos sofrer avarias no aparelho do leme justo agora. Já temos problemas o suficiente do jeito como as coisas estão.”

Gambril respondeu com uma leve sombra de cansaço que estava forte o suficiente para agüentar. Prometeu-me que não deixaria o leme desgovernar-se. Mais não poderia dizer.

Naquele instante Ransome apareceu bem próximo a mim, deixando as trevas rumo à visibilidade em um repente, como que a materializar-se do nada com seu semblante composto e sua voz agradável.

Afiçou-me que todos os cabos no convés estavam safos, ou pelo menos é o que parecia ao tato. Era impossível enxergar qualquer coisa. O França já havia se postado à proa. Disse que ainda tinha uma sobra de energia.

Nesse ponto um discreto sorriso alterou por um breve instante as linhas claras e firmes dos lábios de Ransome. Com aqueles olhos claros, acinzentados, o temperamento sereno – ele era um homem de todo inestimável. Tinha a alma firme como os músculos de seu corpo.

Ele era o único homem a bordo (além de mim, mas eu tinha de preservar minha liberdade de movimento) que ainda tinha reservas confiáveis de força muscular. Por um momento cogitei pedir que ele assumisse o leme. Mas o terrível conhecimento do inimigo que ele trazia consigo fez-me hesitar. Minha ignorância de fisiologia levou-me a imaginar que ele pudesse cair morto de repente, por conta da emoção, em algum momento crítico.

Enquanto este medo execrando detinha as palavras na ponta da minha língua, Ransome deu dois passos para trás e desapareceu.

De pronto foi tomado pela inquietude, como se me houvessem retirado algum apoio. Também eu movi-me à frente, para além do círculo de luz, rumo às trevas que se erguiam diante de mim como uma muralha. Em um passo adentrei a escuridão. Aquelas trevas deveriam ser como as que precederam a criação do mundo. Fecharam-se às minhas costas. Eu sabia estar invisível ao homem do leme. Tampouco enxergava coisa alguma. Ele estava sozinho, eu estava sozinho, todos os homens estavam sozinhos no lugar que ocupavam. E as formas também haviam todas desaparecido, mastros, panos, aparelhos, balaústres; tudo se havia apagado na terrível perfeição daquela noite absoluta.

Um relâmpago teria sido um alívio – um alívio físico. Eu teria rezado por um relâmpago se não fosse meu temor ao trovão. Na tensão do silêncio que me afligia eu tinha a impressão de que o primeiro estrondo reduzir-me-ia a pó.

¹⁷⁴ *rudder*

¹⁷⁵ *gets sternway on her*

E o trovão seria, provavelmente, o que viria a seguir. Com o corpo enrijecido e a respiração difícil, entreguei-me a uma expectativa excruciante. Nada aconteceu. Era de enlouquecer, mas uma dor indefinida, cada vez maior na parte inferior de meu rosto fez-me perceber que eu vinha rangendo os dentes como um louco, só Deus sabia por quanto tempo.

É extraordinário que eu não me tenha escutado ao rangê-los; mas não escutei. Com um esforço que concentrou todas as minhas faculdades, consegui manter o maxilar parado. Foi necessária muita atenção, e enquanto assim me ocupava fui perturbado pelos sons curiosos, irregulares de leves batidas no convés. Eu as ouvia a sós, aos pares, em grupos. Enquanto admirava-me da misteriosa diabrura, recebi um leve golpe sob o olho esquerdo e senti uma enorme lágrima rolar-me pela face. Gotas de chuva. Enormes. Precursoras de alguma coisa. Tap. Tap. Tap...

Virei-me e dei a Gambрил uma ordem enérgica de “agüenta o leme”. Mas eu mal podia falar de tanta emoção. Havia chegado o momento fatal. Prendi a respiração. O gotejar havia parado de maneira tão repentina como começara, quando então sobreveio mais um momento de suspense insuportável; algo como mais uma volta no parafuso da tortura. Não creio que eu teria gritado jamais, mas lembro de estar convencido de que não havia nada mais a fazer senão gritar.

E de repente – como expressar em palavras? Bem, de repente a escuridão transmutou-se em água. É a única maneira de dizer. Um aguaceiro, uma procela fazem barulho ao chegar. Você os ouve aproximando-se no mar, e creio que no ar também. Mas aquilo foi diferente. Sem nenhum sussurro ou ruído, sem nenhum chapinhar e sem ao menos o fantasma de um impacto, fiquei encharcado até os ossos. Não que precisasse muito para tal, uma vez que eu trajava apenas um pijama. Meu cabelo encheu-se d’água num instante, água escorria de minha pele, enchia-me o nariz, as orelhas, os olhos. Em uma fração de segundo traguei uns quantos goles.

Quanto a Gambрил, engasgava-se. Tossia que dava pena, o tossido alquebrado dos enfermos; e contemplei-o como quem vê um peixe em um aquário à luz de uma lâmpada elétrica, uma criatura efêmera, fosforescente. Só que ele não se afastou. Mas outra coisa aconteceu. As duas luzes da bitácula apagaram-se. Creio que a água deve tê-las invadido, embora eu não achasse possível, pois ajustavam-se com perfeição à capa da agulha.

Os últimos raios de luz no universo haviam se apagado, seguidos por uma exclamação de desalento de Gambрил. Estendi a mão e agarrei-o pelo braço. Seu definhamento impressionava.

“Esqueça”, disse eu. “Você não precisa de luz. Tudo o que precisa fazer, quando o vento soprar, é mantê-lo atrás da cabeça. Entende?”

“Sim, sim, senhor... Mas eu gostaria de ter uma luz”, acrescentou, nervoso.

Todo este tempo o navio estava imóvel como uma rocha. O barulho da água escorrendo das velas e da mastreação, escorrendo pelo tombadilho, havia cessado. Os embornais¹⁷⁶ do tombadilho gorgolejaram e soluçaram por mais algum tempo, e então o silêncio total, somado à imobilidade perfeita, reafirmou o feitiço de nossa ruína, equilibrado na borda de algum assunto violento, à espreita nas trevas.

Fui correndo à proa. Eu não precisava de luz alguma para andar pelo tombadilho de meu malfadado primeiro comando com total confiança. Cada metro quadrado do convés estava gravado de forma indelével em minha memória, até as fibras e os nós das tábuas. De repente, no entanto, tropecei em alguma coisa e caí de corpo estendido, recebendo o impacto nas mãos e no rosto.

Era algo grande e vivo. Não era um cão – antes, parecia um carneiro. Mas não havia animais a bordo. Como é que um animal... Era mais um horror fantástico ao qual não pude resistir. Meus cabelos eriçaram-se enquanto eu punha-me de pé, com um medo terrível; não com o medo que um homem sente enquanto o juízo, a razão ainda resistem, mas com um medo absoluto, ilimitado e por assim dizer inocente – como uma criança.

Eu vi – a Coisa! A escuridão, cuja maior parte havia se convertido em água, diminuía um pouco. Lá estava Ela! Mas a idéia de que o sr. Burns estivesse engatinhando para fora da escotilha só me ocorreu quando tentou pôr-se de pé, e mesmo então a primeira idéia que me ocorreu foi a de um urso.

Ele rugiu como um quando o agarrei pela cintura. Havia se abotoado em um enorme sobretudo de inverno feito de material lanoso, cujo peso era demasiado para sua precária condição. Eu mal podia sentir o contorno incrivelmente magro de seu corpo, perdido em meio ao grosso tecido, mas o rugido tinha profundidade e substância: Maldito navio imprestável com um bando de covardes melindrosos! Por que não batiam os pés e iam se ocupar dos braços? Será que não havia um mísero desgraçado naquela corja que ainda conseguisse gritar agarrado a um cabo?

“Não adianta nada se esquivar, capitão”, disse ele em um ataque direto contra mim. “Não dá para passar às escondidas por aquele canalha assassino. Não é por aí. O senhor precisa enfrentá-lo com coragem – como eu fiz. É de coragem que o senhor precisa. Mostre que o senhor pouco se importa com os malditos truques dele. Compre essa briga com um sorriso no rosto!”

¹⁷⁶ *scuppers*

“Meu Deus, sr. Burns!”, disse eu, irritado. “O que o senhor está aprontando? O que pretende subindo ao tombadilho nesse estado?”

“Ora, justamente isso! Demonstrar coragem. É o único jeito de assustar aquele velho patife metido a valentão.”

Enquanto ele ainda berrava, empurrei-o de encontro à amurada. “Controle-se”, disse eu em tom ríspido. Eu não sabia o que fazer com ele. Abandonei-o às pressas para ir ter com Gambрил, que anunciou com uma voz débil que um vento começava a soprar. De fato, minhas orelhas haviam captado o rumor discreto do pano molhado, lá no alto, o tilintar de uma escota¹⁷⁷ de corrente...

Eram sons misteriosos, perturbadores e alarmantes na atmosfera estagnada ao meu redor. Lembrei-me de todas as histórias que ouvi sobre navios que tiveram os mastaréis arrancados enquanto no convés o vento não era suficiente sequer para apagar um fósforo.

“Não estou vendo as gáveas¹⁷⁸, senhor”, declarou Gambрил, tremendo.

“Agüenta o leme. Vai dar tudo certo”, disse eu, confiante.

Os nervos do coitado estavam em frangalhos. Os meus não estavam em condições muito melhores. Era o momento de máxima tensão, aliviado pela sensação abrupta de que o navio avançava como que por conta própria sob os meus pés. Escutei o gemido do vento lá no alto, o ranger grave dos mastaréis¹⁷⁹ ao receber o impulso, muito antes de sentir o menor sopro em meu rosto voltado a ré, tenso e desorientado como o rosto de um cego.

De repente uma nota mais alta encheu nossos ouvidos, a escuridão pôs-se a correr em direção a nossos corpos, enregelando-nos. Nós dois, eu e Gambрил, sofríamos com tremores violentos em nossas pesadas, encharcadas vestes de algodão fino. Eu lhe disse:

“Está tudo bem, homem. Só o que você precisa fazer é manter o vento atrás da cabeça. Sem dúvida você consegue. Até uma criança poderia governar esse navio em águas calmas.”

Ele balbuciou: “Sim! Uma criança saudável.” Senti vergonha por ter escapado à febre que vinha minando as forças de todos os homens, exceto a minha, para que assim o meu remorso fosse ainda mais amargo, o sentimento de desvalor mais profundo e o fardo da responsabilidade mais pesado.

Em pouco tempo o navio tinha tomado grande seguimento no mar calmo. Eu sentia-o a deslizar na água sem nenhum barulho, exceto por um misterioso chapinhar no costado. No

¹⁷⁷ *sheet*

¹⁷⁸ *upper sails*

¹⁷⁹ *upper spars*

mais, o navio não fazia movimento algum, não arfava¹⁸⁰ nem jogava¹⁸¹. Era uma constância desanimadora que já durava dezoito dias; pois neste tempo nunca, nunca tivéramos vento o suficiente para ver o mar encapelar-se. A brisa voltou a soprar de repente. Achei que era hora de tirar o sr. Burns do tombadilho. Ele me preocupava. Olhei-o como um lunático que poderia muito bem começar uma perambulação pelo navio, quebrar uma perna ou cair ao mar.

Fiquei muito satisfeito ao ver que ele ainda estava onde eu o havia deixado, o que era bastante prudente. Contudo, ele murmurava presságios sinistros para si mesmo.

Era desalentador. Falei em um tom de indiferença:

“Não temos um vento assim desde que saímos do ancoradouro.”

“É um vento piedoso, também”, rosnou ele. Era o comentário de um marinheiro em seu perfeito juízo. Mas logo acrescentou: “Já era hora de eu subir ao tombadilho. Eu estava guardando as minhas forças para isso – só para isso. O senhor compreende?”

Respondi que sim e continuei a insinuar que seria melhor se ele descesse e descansasse um pouco.

A resposta dele foi um indignado “Descer! Eu sei o que estou fazendo, senhor.”

Quanta animação! O homem era um aborrecimento terrível. E de imediato começou uma discussão. No escuro, eu sentia sua agitação ensandecida.

“O senhor não sabe lidar com a situação, senhor. Como poderia? Cochichos e evasões não servem para nada. O senhor não vai passar às escondidas por um bruto astuto, desperto e vil como ele. O senhor nunca o ouviu falar. Era o quanto bastava para pôr seus cabelos em pé. Não! Não! Ele não era louco. Não mais louco do que eu. Ele era simplesmente mau. Mau o bastante para assustar a maioria das pessoas. Direi ao senhor o que ele era. No fundo, nada menos do que um ladrão e um assassino. O senhor acha que faz alguma diferença ele estar morto? Não mesmo! A carcaça está a cem braças de profundidade, mas ele continua o mesmo... na latitude 8°20' norte.”

O sr. Burns fungou com um ar de desafio. Percebi resignado que a brisa havia amainado enquanto ele vociferava. Em seguida ele recomeçou.

“Eu deveria ter atirado aquele desgraçado ao mar, como um cão. Foi só por causa dos homens... Imagine só, celebrar as exéquias para um bruto daqueles...! ‘Nosso falecido irmão’... Eu tinha vontade de rir. Era isso o que o tirava do sério. Acho que fui o único homem que alguma vez riu dele. Quando ele adoeceu o riso costumava assustar nosso... irmão... Irmão... Falecido... Eu chamaria antes um tubarão de irmão.”

¹⁸⁰ *lift*

¹⁸¹ *roll*

O vento amainou tão de repente que o seguimento do navio fez com que os panos molhados batessem forte contra o mastro. O feitiço da calma podre mais uma vez pairava sobre nós. Parecia não haver escapatória.

“Olhe só!”, exclamou o sr. Burns com uma voz de surpresa. “Outra calmaria!”

Dirigi-lhe a palavra como se ele estivesse em pleno domínio de suas faculdades.

“É o que temos enfrentado há dezessete dias, sr. Burns.”, disse eu, com profundo ressentimento. “Uma aragem, depois uma calmaria e, o senhor verá, logo o navio estará desviando do rumo e avançando para onde o diabo o carregue.”

Ele aproveitou a palavra. “Aquele diabo fujão!”, berrou a plenos pulmões e então irrompeu em uma gargalhada como eu nunca ouvira dantes. Era uma gargalhada provocante, zombeteira, com uma nota estridente de desafio que me pôs os cabelos em pé. Dei um passo para trás, absolutamente desorientado.

No mesmo instante houve uma comoção na tolda; murmúrios de esmorecimento. Uma voz desalentada gritou na escuridão lá embaixo: “Quem foi que enlouqueceu agora?”

Talvez achassem que era o capitão. Pressa não é uma palavra que se possa aplicar à máxima presteza de que a tripulação era capaz; mas em um intervalo deveras curto todos os homens a bordo que ainda conseguiam manter-se em pé haviam se dirigido ao tombadilho.

Gritei a eles: “É o imediato. Agarrem-no, alguns de vocês...”

Eu esperava que aquilo fosse acabar em um terrível embate. Mas o sr. Burns interrompeu a gargalhada estridente e, tomado de ímpeto, virou-se aos homens, bradando:

“Aha! Aí estão vocês. Então encontraram a língua – é mesmo? Achei que vocês fossem mudos. Muito bem, então – riam! Riam – vamos. Agora – todos juntos. Um, dois, três – riam!”

Sobreveio um instante de silêncio, um silêncio tão profundo que se poderia ouvir a queda de um alfinete no convés. Então a voz imperturbável de Ransome pronunciou, em seu tom agradável:

“Acho que ele desmaiou, senhor –” O pequeno grupo imóvel agitou-se, com discretos murmúrios de alívio. “Eu estou segurando os braços. Alguém pegue as pernas.”

Sim. Era um alívio. Ele ficou em silêncio por um tempo – por um tempo. Eu não teria resistido a mais um acesso daquele berreiro insano. Eu tinha certeza; e então Gambрил, o austero Gambрил, brindou-nos com mais uma proeza vocal. Começou a cantar para aliviar-nos. A voz dele ululava na escuridão: “Alguém venha a ré! Não estou agüentando. O navio está quase a perder o rumo e eu não consigo...”

Eu mesmo saí correndo a ré, encontrando no caminho a rajada cuja aproximação Gambril pressentira à distância e que enfunou as velas do grande em uma série de rumores abafados que se misturava aos graves gemidos da mastreação. Cheguei bem a tempo de agarrar o timão enquanto o França, que vinha em meu encalço, segurou Gambril. Ele tirou-o do caminho, aconselhou-o a ficar deitado onde estava e então veio render-me, perguntando calmamente:

“Como devo governar, senhor?”

“Com o vento à popa, por enquanto. Já lhe trago uma luz.”

Mas enquanto dirigia-me a vante encontrei Ransome, que trazia a luz da bitácula sobressalente. Aquele homem percebia tudo, cuidava de tudo, espalhava tranqüilidade ao redor de si ao caminhar. Quando passou por mim ele disse, em um tom reconfortante, que as estrelas estavam aparecendo. E estavam mesmo. O vento limpava o céu fuliginoso enquanto varava o silêncio indolente do mar.

A barreira da terrível calmaria que nos envolvera por tantos dias, como se estivéssemos amaldiçoados, fora transposta. Eu sentia. Deixei-me cair sentado no banco do albói. Uma leve crista de espuma, fina, muito fina, quebrou junto ao costado. A primeira em muito, muito tempo. Eu teria comemorado se não fosse pela sensação de culpa que em segredo acoitava todos os meus pensamentos. Ransome estava diante de mim.

“Como está o imediato?” perguntei ansioso. “Ainda inconsciente?”

“Bem, senhor – é estranho”, disse Ransome, visivelmente intrigado. “Ele não disse uma palavra, e seus olhos estão fechados. Mas a mim parece mais que ele esteja dormindo um sono muito profundo.”

Aceitei esta opinião como a menos problemática ou, de qualquer modo, a menos perturbadora. Desmaiado ou adormecido, o sr. Burns precisava ficar entregue a si mesmo naquele momento. Ransome disse de repente:

“Acho que o senhor precisa de um casaco, senhor.”

“Eu também acho”, respondi em um suspiro.

Mas não me mexi. Eu sentia como se quisesse pernas e braços novos. Meus músculos pareciam estar inutilizados pela fadiga. Sequer doíam. Mesmo assim levantei-me para vestir o casaco quando Ransome trouxe-o. E quando ele sugeriu que devíamos “levar Gambril a vante”, respondi:

“Muito bem. Vou ajudar você a descê-lo até o convés.”

Notei que eu também estava em condições de ajudar. Erguemos Gambril entre nós. Ele tentou manter-se em pé como um homem, mas o tempo todo repetia com um jeito de dar dó:

“Não vão me largar quando chegarmos à escada! Não vão me largar quando chegarmos à escada!”

O vento seguiu soprando cada vez mais forte, sempre a nosso favor. À luz do dia, graças a uma minuciosa operação do leme, conseguimos que as vergas do traquete¹⁸² braceassem sozinhas pelo redondo¹⁸³ (as águas seguiam tranqüilas) e então nos pusemos a rondar os cabos¹⁸⁴. Dos quatro homens que estavam comigo à noite, naquele instante eu só via dois. Não perguntei pelos outros. Eles haviam sucumbido. Mas eu esperava que apenas por um tempo.

Nossas várias tarefas a vante ocuparam-nos por horas, os dois homens comigo moviam-se muito devagar e amiúde precisavam descansar. Um deles comentou que “cada maldita coisa a bordo dava a impressão de pesar umas cem vezes mais do que devia”. Foi a única reclamação que ouvi. Não sei o que seria de nós se não fosse por Ransome. Ele também trabalhou conosco, em silêncio, com um discreto sorriso nos lábios. De vez em quando eu lhe sussurrava: “Devagar” – “Vá com calma, Ransome” – e recebia um olhar furtivo como resposta.

Quando terminamos tudo o que podíamos fazer para deixar as coisas em ordem, ele desapareceu na cozinha. Passado algum tempo, quando me dirigi a vante a fim de averiguar, vi-o de relance pela porta aberta. Estava sentado no armário defronte ao fogão, com a cabeça para trás, apoiada na antepara. Seus olhos estavam cerrados; as mãos poderosas mantinham aberta a fina camisa de algodão e desnudavam de maneira trágica o peito robusto, que se avolumava em arquejos dolorosos e sofridos. Ele não me escutou.

Retirei-me em silêncio e fui direto ao tombadilho render o França, que começava a dar sinais de estar muito doente. Ele me deu o rumo com muita formalidade e tentou sair com elegância, mas cambaleou duas vezes antes de sumir da minha vista.

Então fiquei sozinho a ré, governando meu navio, que corria à popa arrasada¹⁸⁵ e de vez em quando arfava, chegando até a jogar um pouco. Neste instante Ransome apareceu à minha frente com uma bandeja na mão. Bastou ver a comida para que eu ficasse faminto. Ele assumiu o leme enquanto eu sentei-me no xadrez de ré¹⁸⁶ para tomar o desjejum.

“A brisa parece ter acabado com a tripulação”, murmurou ele. “Estão de cama – todos os homens.”

¹⁸² *foreyards*

¹⁸³ *run square by themselves*

¹⁸⁴ *hauling the ropes tight*

¹⁸⁵ *before the wind*

¹⁸⁶ *after grating*

“Eu sei”, respondi. “Acho que eu e você somos os únicos homens são a bordo.”

“O França disse que ainda tem uma sobra de energia. Não sei. Não pode ser muita coisa”, prosseguiu Ransome com um sorriso contristado. “Ele é um bom homem. Mas, senhor, imagine que esse vento ronde quando estivermos perto da terra – o que vamos fazer?”

“Se o vento der um salto quando estivermos perto da terra, ou vamos dar à costa¹⁸⁷ ou desarvorar ou então as duas coisas. Não temos o que fazer com o navio. Estamos à mercê dele. Só o que podemos fazer é governar o leme. É um navio sem tripulação.”

“Sem dúvida. Todos estão de cama”, repetiu Ransome em voz baixa. “Eu dou uma olhada neles de vez em quando, mas não tenho muito o que fazer para ajudar.”

“Eu, o navio e todos os homens a bordo estamos muito agradecidos a você, Ransome”, disse eu, em tom afável.

Ele fez como se não me houvesse escutado e governou em silêncio até que eu estivesse pronto para rendê-lo. Entregou-me o timão, pegou a bandeja e, à guisa de despedida, informou-me que o sr. Burns estava acordado e decidido a subir ao tombadilho.

“Não sei mais o que fazer para impedi-lo, senhor. Não posso ficar o tempo todo lá embaixo.”

Estava claro que não. E sem demora o sr. Burns subiu ao tombadilho, arrastando-se com dificuldade para a ré em seu enorme sobretudo. Contemplei-o com um pavor natural. Tê-lo próximo a mim denunciando aos brados os truques sujos de um morto enquanto eu governava um navio veloz cheio de homens moribundos era um prospecto bastante temerário.

Mas seus primeiros comentários foram um tanto sensatos no conteúdo e no tom. Aparentemente ele não se recordava do episódio noturno. E, caso se recordasse, não se traiu uma vez sequer. Tampouco falou muito. A princípio, sentou-se no albói aparentando estar à beira da morte, mas o vento forte, ante o qual os últimos tripulantes haviam se prostrado, parecia insuflar uma nova dose de vigor em seu corpo a cada lufada. O processo era quase visível.

Para testar-lhe a sanidade, fiz um comentário a respeito do antigo capitão. Fiquei muito satisfeito ao perceber que o sr. Burns não demonstrou nenhum interesse anormal pelo assunto. Ele lembrou a história das iniquidades do velho patife com um certo prazer vingativo e então concluiu de repente:

“Senhor, acredito que ele já estivesse louco um ano ou mais antes de morrer.”

¹⁸⁷ *run ashore*

Uma recuperação incrível. Mal pude dedicar-lhe a admiração que merecia, pois tinha de concentrar toda a minha atenção no leme.

Em comparação com o marasmo desesperançoso dos dias anteriores, navegávamos a uma velocidade impressionante. Duas cristas de espuma corriam junto às amuras; o vento entoava uma nota vigorosa que, em outras circunstâncias, teria expressado toda a alegria de viver. Quando a vela grande, carregada, fazia menção de grivar e bater até se rasgar toda no aparelho, o sr. Burns olhava-me apreensivo.

“O que o senhor quer que eu faça, sr. Burns? Não podemos ferrar¹⁸⁸ nem caçar¹⁸⁹. Eu só queria que essa velharia se estropiasse de uma vez e acabasse logo com isso. Esse barulho infernal dá-me nos nervos.”

O sr. Burns torceu as mãos e gritou de repente:

“Como o senhor pretende entrar no porto, senhor, sem uma tripulação para manobrar o navio?”

Eu não soube o que responder.

Mas, bem – isso foi feito umas quarenta e oito hora depois. Graças ao poder exorcístico da terrível risada do sr. Burns, o espectro foi esconjurado, o feitiço quebrado, a maldição removida. Logo estávamos na mão de uma providência gentil e enérgica. Ela nos impelia adiante....

Jamais esquecerei a última noite, escura, ventosa e estrelada. Eu governava o leme. O sr. Burns, após obter de mim uma promessa solene de que eu o chamaria se qualquer coisa acontecesse, entregou-se de vez ao sono junto à bitácula. Os convalescentes precisam dormir. Ransome, com as costas apoiadas no mastro da mezena¹⁹⁰ e um cobertor por cima das pernas, mantinha uma imobilidade perfeita, mas não acho que ele tenha pregado os olhos por um instante sequer. Aquela verdadeira personificação da elegância, o França, ainda sob a falsa impressão de que tinha alguma “sobra de energia”, insistiu em juntar-se a nós; mas, atento à disciplina, deitou-se o mais à frente do tombadilho que pôde, junto à chaleira dos baldes¹⁹¹.

E eu governava, cansado demais para angustiar-me, cansado demais para pensar direito. Eu tinha momentos de exultação extrema, mas logo meu coração afundava ao recordar o castelo de proa no outro extremo do escuro convés, cheio de homens a arder em febre – alguns deles morrendo. Por minha culpa. Mas não me importei. O remorso que esperasse. Eu tinha de governar.

¹⁸⁸ *furl*

¹⁸⁹ *set*

¹⁹⁰ *mizzen-mast*

¹⁹¹ *bucket-rack*

De madrugada o vento amainou, e então cessou de todo. Perto das cinco voltou, bonançoso, e assim rumamos ao ancoradouro. O raiar do dia encontrou o sr. Burns sentado, espremido entre os pandeiros¹⁹² em cima do xadrez, governando o navio das profundezas de seu sobretudo com dedos brancos muito descarnados; enquanto eu e Ransome corríamos pelo convés largando por mão¹⁹³ todas as escotas e adriças. A seguir correremos para o castelo de proa. A transpiração da labuta e do puro nervosismo simplesmente escorria de nossas cabeças enquanto mourejávamos para deixar os ferros à roça¹⁹⁴. Eu não me atrevia a olhar para Ransome enquanto trabalhávamos lado a lado. Trocávamos palavras breves; eu escutava-o arquejar próximo a mim e evitava voltar os olhos em sua direção por medo de vê-lo desabar e expirar em pleno uso de sua força – e para quê? De fato, por um ideal bem definido.

O espírito marinheiro despertou dentro dele. O homem não precisava receber ordens. Ele sabia o que fazer. Cada esforço, cada movimento era um ato do mais puro heroísmo. Não me era dado olhar para um homem com tamanha vocação.

Por fim tudo estava pronto e ouvi-o dizer:

“Não é melhor eu descer e abrir os mordedouros¹⁹⁵, senhor?”

“Sim. Abra-os”, respondi.

E nem então eu olhei para ele. Depois de um tempo sua voz subiu do convés.

“Quando o senhor quiser, senhor. O bolinete¹⁹⁶ está safo.”

Fiz um sinal para que o sr. Burns metesse o leme de ló¹⁹⁷ e larguei os dois ferros, deixando o navio deitar tanta amarra¹⁹⁸ quanto quisesse. Ele deitou ao mar boa parte das amarras até que o navio parasse. Quando aproamos ao vento, as velas soltas pararam com o barulho enlouquecedor acima de minha cabeça. Um silêncio total reinava no navio. E enquanto eu estava a vante, sentindo-me um pouco desnorteado naquela paz repentina, percebi um ou dois gemidos débeis e os murmúrios incompreensíveis dos enfermos no castelo.

Como trazíamos uma bandeira pedindo assistência médica içada no mastro da mezena, antes que o navio pudesse parar três lanchas a vapor de várias belonaves¹⁹⁹ abordaram-nos; e pelo menos cinco cirurgiões navais haviam subido a bordo. Mantinham-se em um grupo

¹⁹² *coils of rope*

¹⁹³ *letting go by the run*

¹⁹⁴ *cock-billed*

¹⁹⁵ *compressors*

¹⁹⁶ *windlass*

¹⁹⁷ *put the helm down*

¹⁹⁸ *cable*

¹⁹⁹ *men-of-war*

compacto, olhando de um lado para o outro do convés, e então voltaram os olhos para cima – onde tampouco se via homem algum.

Fui em direção a eles – uma figura solitária, trajando um pijama listrado azul e cinza e um chapéu de cortiça. A repulsa deles era extrema. Esperavam casos cirúrgicos. Todos tinham consigo bisturis. Mas logo se recuperaram da decepção. Em menos de cinco minutos uma das lanchas avançava em direção à margem para chamar um barco grande e funcionários do hospital para fazer a remoção dos homens. A grande pinaça²⁰⁰ a vapor foi até seu navio buscar marinheiros que ferassem-me as velas.

Um dos cirurgiões permaneceu a bordo. Saiu do castelo de proa com uma expressão indecifrável, e percebeu meu olhar inquiridor.

“Não tem ninguém morto lá dentro, se é isso o que o senhor quer saber”, disse. Então acrescentou, em tom de admiração: “Toda a tripulação!”

“Estão muito mal?”

“Estão muito mal”, repetiu. Os olhos dele percorriam todo o navio. “Céus! O que é aquilo?”

“Aquilo”, respondi, olhando para a ré, “é o sr. Burns, meu imediato.”

O sr. Burns, com a cabeça moribunda assentindo sobre o fino caule de seu magro pescoço, era uma visão que inspirava perplexidade. O cirurgião perguntou:

“Ele também vai para o hospital?”

“Ah, não”, respondi em tom jocoso. “O sr. Burns só pode ir a terra depois que o mastro grande²⁰¹ for. Estou muito orgulhoso dele. É meu único convalescente.”

“O senhor parece –” começou o médico, olhando para mim. Mas eu o interrompi, irritado:

“Eu não estou doente.”

“Não... O senhor está estranho.”

“Bem, eu passei dezessete dias no tombadilho.”

“Dezessete...! Mas o senhor deve ter dormido.”

“Acho que sim. Não sei. Mas é certo que não dormi nas últimas quarenta horas.”

“Pfui...! O senhor está indo a terra agora?”

“Assim que eu puder. Tenho mil negócios à minha espera.”

O médico soltou a minha mão, que havia segurado na sua enquanto conversávamos, puxou uma agenda, fez alguma anotação rápida, arrancou a página e ofereceu-a a mim.

²⁰⁰ *pinnacle*

²⁰¹ *mainmast*

“Sugiro que o senhor mande aviar esta receita assim que puder. A não ser que eu muito me engane, o senhor precisará dela hoje à noite.”

“O que é?”, perguntei desconfiado.

“Um narcótico”, respondeu-me, lacônico; e, movendo-se com ares de interessado em direção ao sr. Burns, logo entabulou com ele uma conversa.

Quando desci para me vestir antes de ir a terra, Ransome seguiu-me. Implorou que eu o perdoasse; também desejava ir a terra e receber sua soldada.

Olhei-o surpreso. Ele aguardava minha resposta com um ar de angústia.

“Você não pretende deixar o navio!”, gritei.

“Pretendo, senhor. Quero ir e ficar quieto em algum lugar. Qualquer lugar. Até o hospital serve.”

“Mas, Ransome!”, disse eu. “Não me agrada nada separar-me de você.”

“Eu preciso ir”, disse ele, interrompendo-me. “Tenho o direito...!” Ele arquejou e um olhar de determinação quase selvagem passou por seu semblante. Por um instante ele foi um outro ser. E vi, sob o valor e a beleza do homem, a humilde realidade das coisas. A vida era-lhe uma bênção – aquela vida dura, precária, e ele sentia-se alarmado com a própria situação.

“Claro que autorizo o seu desembarque se é isso o que você quer”, apressei-me em dizer. “Só peço que você permaneça a bordo até hoje de tarde. Não posso deixar o sr. Burns sozinho por muito tempo no navio.”

Naquele instante ele amoleceu e com um sorriso garantiu-me, em sua voz naturalmente agradável, que entendia muito bem.

Quando voltei ao convés tudo estava pronto para a remoção dos homens. Era o último suplício daquele episódio que viera amadurecendo e temperando meu caráter – embora eu não soubesse.

Era terrível. Eles passavam sob o meu olhar um após o outro – cada homem personificava uma censura das mais severas, até que senti uma espécie de revolta despertar em mim. O pobre França desfaleceu de repente. Ele foi carregado inconsciente, com o rosto cômico esbraseado e como que inchado, em meio a estertores. Parecia mais do que nunca com Mr. Punch; um Mr. Punch terrivelmente bêbado.

O austero Gambriel, por outro lado, havia melhorado um pouco. Ele insistiu em caminhar até a amurada – claro, com um homem em cada lado a segurá-lo. Porém, cedeu a uma súbita crise de pânico no momento em que o passariam por cima da amurada e começou a choramingar:

“Não deixe que me derrubem, senhor. Não deixe que me derrubem, senhor!” Enquanto eu continuava a gritar-lhe em notas de consolo: “Está tudo bem, Gambрил. Ninguém há de derrubá-lo! Ninguém!”

Sem dúvida era tudo muito ridículo. Os marinheiros da Marinha de Guerra em nosso convés riam em silêncio, e até mesmo Ransome (muito solícito também nesta hora) precisou alargar o sorriso triste por um instante fugaz.

Parti em direção à costa na pinaça a vapor e, ao olhar para trás, vi o sr. Burns de pé junto à grinalda, ainda em seu enorme sobretudo de lã. Os luminosos raios do sol realçavam sua estranheza de modo extraordinário. Ele parecia um terrível espantalho posto no tombadilho de um navio moribundo a fim de manter as aves marinhas longe dos cadáveres.

Nossa história já circulava pela cidade e todos em terra foram muito amáveis. A capitania do porto isentou-me das taxas portuárias e, como a tripulação de um naufrágio estivesse hospedada na Casa, não tive dificuldade alguma para encontrar tantos homens quanto eu precisasse. Mas quando perguntei se eu poderia ver o capitão Ellis disseram-me, com certa compaixão na voz devida à minha ignorância, que nosso Netuno interino havia se reformado e ido para casa umas três semanas após a minha partida. Creio que, afora as atividades de rotina, minha nomeação tenha sido seu último ato oficial.

É estranho que, ao chegar a terra, tenham me chamado a atenção os passos confiantes, o olhar vivaz, a vitalidade poderosa de todos os que eu encontrava. Fiquei muito impressionado. E entre aqueles que encontrei estava o capitão Giles, como não poderia deixar de ser. Teria sido muito estranho caso não nos encontrássemos. Um passeio demorado pelo distrito financeiro da cidade era a ocupação habitual de todas as manhãs que ele passava em terra.

Flagrei de longe o brilho da corrente de ouro do relógio cruzada sobre seu peito. Ele irradiava bondade.

“Que história é essa?”, perguntou-me com um sorriso de “tio bonzinho” depois de apertarmos as mãos. “Vinte e um dias de Bangkok?”

“Foi isso o que lhe disseram?”, perguntei. “Venha almoçar comigo. Quero que o senhor conheça exatamente a situação em que me meteu.”

Ele hesitou por quase um minuto.

“Bem – eu aceito”, disse por fim em um tom condescendente.

Dobramos em direção ao hotel. Para minha surpresa, descobri que eu estava com muita fome. Então, sobre a toalha de mesa limpa, contei ao capitão Giles a história daqueles vinte dias em todos os detalhes profissionais e emotivos, enquanto ele fumava pacientemente o grande charuto com que eu lhe presenteara.

Então ele disse, com ares de sábio:

“Você deve estar um tanto cansado a essa altura.”

“Não”, disse eu. “Não cansado. Mas eu lhe direi como me sinto, capitão Giles. Eu me sinto velho. E devo mesmo estar. Todos os senhores aqui na terra parecem-me um bando de jovens ariscos que nunca tiveram nenhuma preocupação no mundo.”

Ele não sorriu. Assumiu um ar insuportável de modelo a ser seguido. Então declarou:

“Isso logo passa. Mas você parece mais velho – não há como negar.”

“Aha!”, disse eu.

“Não! Não! A verdade é que não devemos levar muito a sério nada do que acontece na vida, seja bom ou ruim.”

“Viver à meia-marcha”, murmurei obstinado. “Nem todo mundo consegue.”

“Você será feliz o suficiente se conseguir”, retrucou ele com ares de virtude consciente. “E tem mais: um homem deve encarar sua má sorte, seus erros, sua consciência e todas essas coisas. Ora – contra o que mais você haveria de lutar?”

Mantive-me em silêncio. Não sei o que ele viu em meu rosto, mas de repente perguntou:

“Não – não me diga que você tem medo?”

“Só Deus sabe, capitão Giles”, foi minha resposta sincera.

“Tudo bem”, comentou ele em tom calmo. “Logo você aprende a não ter medo. Um homem precisa aprender de tudo – e é isso o que tantos jovens jamais entendem.”

“Bem, eu já não sou mais jovem.”

“Não”, concordou o capitão. “Você parte em breve?”

“Estou indo a bordo agora mesmo”, respondi. “Pretendo suspender um ferro e colher metade da amarra do outro assim que a nova tripulação embarcar para fazer-me a vela ao raiar do dia amanhã!”

“Sim”, resmungou o capitão, “é assim que se faz. É assim que se faz.”

“O que o senhor achava? Que eu ficaria uma semana em terra para descansar?”, disse eu, irritado pelo tom de sua voz. “Para mim só haverá descanso quando o navio estiver no Oceano Índico, e mesmo assim será pouco.”

Ele pitou de mau humor o charuto, como que transformado.

“Sim. Tudo se resume a isso”, disse, pensativo. Foi como se uma pesada cortina houvesse subido para revelar um capitão Giles bastante inesperado. Mas apenas por um instante, apenas o suficiente para que pudesse acrescentar, “Temos pouco descanso na vida. É melhor nem pensar nisso.”

Levantamo-nos, saímos do hotel e despedimo-nos na rua com um caloroso aperto de mão, justo quando, pela primeira vez, ele começava a despertar meu interesse na conversa.

A primeira coisa que vi quando voltei ao navio foi Ransome na tolda, sentado em seu saco²⁰² cuidadosamente amarrado.

Fiz um gesto para que me seguisse até a câmara, onde me sentei para escrever-lhe uma carta de recomendação para um homem que eu conhecia em terra.

Quando terminei, empurrei-a até o outro lado da mesa. “Pode ser útil quando você deixar o hospital.”

Ele a pegou e guardou-a no bolso. Seus olhos evitavam-me – olhavam para o vazio. Seu rosto mantinha-se impassível.

“Como você está se sentindo?”, perguntei.

“Não me sinto mal, senhor”, respondeu, circunspecto. “Mas tenho medo de piorar...” O sorriso triste voltou por um instante a seus lábios. “Eu – eu estou apavorado com o meu coração, senhor.”

Aproximei-me dele com a mão estendida. Seus olhos, que não olhavam para mim, tinham uma expressão tensa. Ele parecia um homem à espera de um alarme.

“Não vai apertar minha mão, Ransome?”, perguntei com bondade.

Ele exclamou alguma coisa, enrubescou como uma brasa, deu-me um forte aperto de mão – e no momento seguinte, sozinho na câmara, escutei-o subir a escada da meia-laranja, um degrau de cada vez, com o receio mortal de despertar a fúria repentina de nosso inimigo comum, cujo fardo ele tinha por sina carregar em seu peito fiel.

²⁰² *sea-chest*

REPOSITÓRIO TERMINOLÓGICO

Abreviações

AN: *Arte Naval* (2002), de Maurílio Magalhães Fonseca.

AULETE: *iDicionário Aulete beta* (2008).

CFB: *Como se fala a bordo* (1952), de Francisco Penteadado.

CM: *Compêndio de Marinharia* (1942), de Tupy da Silva Lisboa.

DM: *Diccionario de marinha que aos officiaes da armada nacional portugueza O. D. e C* (1841), de João Pedro d' Amorim.

DNDL: *Dicionário náutico em dez línguas* (2002), de Barbara Webb e Michael Manton.

DST: *A Dictionary of Sea Terms for the Use of Yachtsmen, Amateur Boatmen, and Beginners* (1898), de de A. Ansted.

HOUAISS: *Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa* (2001).

GMA: *Guia do marinheiro amador* (1970), de Domingos Heitor Gomes.

MBMV: *The Midshipman's or British Mariner's Vocabulary; Being a Universal Dictionary of Technical Terms and Sea Phrases and to the Construction, Equipment, Management and Military Operation of a Ship* (1805), de J.J. Moore.

NDMGM: *Novo diccionario da marinha de guerra e mercante, contendo todos os termos maritimos, astronomicos, construcção, e artilheria naval: com um appendice instructivo de tudo que deve saber a gente do mar* (1855), de Antonio Gregorio de Freitas.

NE: *A Naval Encyclopaedia: Comprising a Dictionary of Nautical Words and Phrases; Biographical Notices, and Records of Naval Officers; Special Articles on Naval Art and Science, Written Expressly for this Work by Officers and Others of Recognized Authority in the Branches Treated by Them. Together with Descriptions of the Principal Naval Stations and Seaports of the World*, (1884) impresso por L. R. Hamersly & Co.

SF: *Seaman's Friend; Containing a Treatise on Practical Seamanship, with Plates, a Dictionary of Sea Terms; Customs and Uses of the Merchant Service; Laws Relating to the Practical Duties of Master and Mariners* (1847), de R. H. Dana Jr.

TNNT: *Termos náuticos – Nautical Terms* (1957), Comandante Alexandre de Azevedo Lima.

VM: *Vocabulario marujo: ou conhecimento de todos os cabos necessarios ao navio; do seu poliame, e de todos os termos marujaes, e de alguns da construcção naval, e artilheria; de indispensavel conhecimento do official do mar* (1823), de Mauricio da Costa Campos.

WFDM: *William Falconer's Dictionary of the Marine* (2004). [Edição online de *An Universal Dictionary of the Marine: or, a Copious Explanation of the Technical Terms and Phrases Employed in the Construction, Equipment, Furniture, Machinery, Movements, and Military Operations of a Ship. Illustrated with a Variety of Original Designs of Shipping, in Different Situations, Together with Separate Views of their Masts, Sails, Yards, and Rigging. To Which is Annexed a Translation of the French Sea-Terms and Phrases, Collected from the Works of Mess. Du Hamel, Aubin, Saverien, &c. By William Falconer, Author of Shipwreck* (1780), impresso por T. Cadell.]

Apresentação do repositório terminológico

Esta seção pretende abarcar todos os termos náuticos presentes em *The Shadow Line*, bem como a tradução que adotei para cada um deles.

O método usado para chegar às traduções que julguei válidas consistiu, em boa parte, em procurar termos do original inglês em TNNT ou verificar como apareciam na tradução do Comandante Moura Brás (CONRAD, 1945) para, a partir daí, buscar definições em inglês em DST, MBMV, NE e SF e definições em português do termo sugerido como tradução em DM, NDMGM e VM. Quando as definições eram suficientemente parecidas para se poder afirmar que se referiam à mesma coisa, dei-me por satisfeito, reproduzi-as todas aqui e considerei que o termo em português como tradução válida do termo em inglês. Em outros casos, seja porque as definições apresentavam lacunas, seja porque o termo não estava definido em nenhuma das obras acima em uma das duas línguas, consultei também AN, CFB, DNDL, CM e WF.

Também me vali de definições de dicionários de língua comum, como o *Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa* e o *iDicionário Aulete beta*, sempre que o expediente pareceu-me apropriado.

Todas as entradas do repositório apresentam uma lista das obras em que podem ser encontrados com a indicação da respectiva página. Todos os textos foram reformatado de modo a caber no seguinte formato:

OBRA: *Termo*. Definição.

Este expediente por vezes exigiu pequenas alterações no fraseado ou na formatação dos textos originais, mas nenhuma alteração que não visasse simplesmente adequar os termos a este formato foi efetuada.

As entradas vêm acompanhadas de comentários e exemplos de uso nos casos em que julguei-os necessários.

Repositório terminológico e discussão

AFT – Ré

DST, p. 2, MBMV, p. s/n, NE, p. 13 e 24, SF, p. 96; DM, p. 261, NDMGM, p. 291, VM, p. 89.

DST: *Aft.* Behind: towards the *after* or stern part of a vessel, or it may be behind the vessel itself: thus a boat may be said to be towed *aft*.

MBMV: *Aft.* Behind or near the stern of the ship, being opposed to *fore* [...].

NE: *Aft.* Abbreviation of *abaft*.

Abaft. Behind. [...]

SF: *Aft – after.* Near the stern.

DM: *Ré.* O espaço compreendido entre o mastro grande e a pôpa.

NDMGM: *Ré.* O espaço compreendido entre o mastro grande e a pôpa.

VM: *Ré.* He tudo o que vai do mastro grande para a parte da pôpa.

AMIDSHIPS – A meia-nau

DST, p. 3, MBMV, p. s/n, NE, p. 31, SF, p. 96; DM, p. 207, NDMGM, p. 238, VM, p. 11.

DST: *Amidships.* Generally speaking, the middle portion of a vessel. The point of intersection of two lines, one drawn from stem to stern, the other across the beam (or widest part), will be the actual amidships.

MBMV: *Amidships.* The middle of the ship, either with regard to her length or breadth; as, the enemy boarded us *amidships*, that is, in the middle, between the stem and stern. Put the helm *amidships*, that is, in the middle, between the two sides.

NE: *Amidships.* The middle part of a ship, whether in regard to her length or breadth, but more generally applied to the axis or for-and-aft line.

SF: *Amidships.* In the centre of the vessel; either with reference to her length or to her breadth.

DM: *Meia náu.* Termo com que se designa o espaço central do navio, compreendido entre o mastro grande, e o traquete.

NDGMG: *Meia nau.* Termo com que se designa o espaço central do navio, compreendido entre o mastro grande, e o traquete, ou geralmente o meio da largura do navio.

VM: *Meia-na'o.* He em qualquer parte do navio o meio da sua largura.

ANCHOR – Âncora, ferro

MBMV, p. s/n, NE, p. 33, SF, p. 96; DM, pp. 28 e 158, NDMGM, pp. 67 e 193, VM, p. 13 e 55.

MBMV: *Anchor.* An instrument of iron, dropped from a ship into the ground, to retain her in a proper position.

NE: *Anchor.* A heavy iron instrument for retaining a ship in her place. It is attached to the ship by a rope or chain, and is thrown overboard from the bows.

SF: *Anchor.* The machine by which, when dropped to the bottom, the vessel is held fast.

DM: *Ancora.* Instrumento náutico destinado a segurar os navios em qualquer ponto determinado, mediante a amarra que n'ella se talinga: compõe-se de haste, braços, patas, cruz, unhas, cepo e anete.

NDMGM: *Ancora.* Instrumento de ferro com unhas ou patas em forma de arpéo e com cepo de pau ou ferro atravessado junto á argola que prende do cabo ou amarra, o qual lançado ao fundo do mar serve para firmar as embarcações, e segura-las contra o impeto dos ventos, e força das correntes [...].

VM: *Ancora.* He hum instrumento de ferro fundido de grande pezo, proporcionado para cada Navio, composto de astea, braços, patar, e anête, e se lhe põe de madeira hum Cepo; entalinga-se ao anête hum extremo da amarra, e largando-se a ancora ao mar, a sua figura e pezo agarra o fundo de tal forma, que faz com que o Navio se sustenha no mesmo sitio prezo pela amarra, que fica com o outro extremo, ou Chicote dentro do Navio.

Tambem se entende por ancora o termo *Ferro*.

DM: *Ferro.* Ancora, fateixa.

NDMGM: *Ferro.* Ancora, fateixa.

VM: *Ferros.* Veja-se *Ancora*.

ANCHOR – Fundear

MBMV, p. s/n; DM, pp. 118 e 166, NDMGM, p. 200, VM, p. 57.

MBMV: *To anchor, or cast anchor.* To let go the anchor, that the ship may ride thereby.

DM: *Fundear.* Dar fundo.

Dar fundo. Lançar a ancora para o fundo, a fim de conservar o navio n'aquelle logar, em quanto convém.

NDMGM: *Fundear.* Dar fundo, largar o navio a sua ancora ao fundo, com a amarra entalingada, para ficar firme ao mesmo logar.

VM: *Fundiar.* He largar o Navio a sua ancora ao fundo, com a sua amarra entalingada, para ficar firme no mesmo lugar.

ANCHOR-WATCH MAN – Vigia da amarra

MBMV, p. s/n, NE, p. 36; DM, p. 315, NDMGM, p. 349, VM, p. 106.

MBMV: *Anchor-Watch.* A small guard kept constantly upon deck, while the ship rides at single anchor.

NE: *Anchor-watch.* A small number of men kept on duty at night, while the ship is in port, to be in readiness to do any duty that may be required, especially to let go an anchor, veer cable, hoist head-sails, set spanker, or to man a boat.

DM: *Vigia da amarra.* Quem está observando se ella rebenta, em occasiões de temporal.

NDMGM: *Vigias.* [...] o que vigia a amarra para observar se ella rebenta [...].

VM: *Vigia da amarra; Vigia do prumo.* São os homens, que se mandão pôr a prôa, e nas mezas para tomarem sentido se o Navio está, ou não seguro nos sitio fundiado. Aos que estão de quarto se chama estarem de vigia.

ANSWER THE HELM – Dar pelo leme

NE, p. 37.

NE: *Answer the helm.* A ship is said to answer the helm when she obeys it readily.

AULETE: *Não dar o barco pelo leme (náut.).* Não proejar embora se maneje o leme.

O TNNT, na seção português-inglês, também registra “dar pelo leme” e oferece como tradução “answer the helm”. Abaixo, um exemplo de uso real, retirado de um texto do séc. XIX:

*Achava-se já a Náo com vinte palmos d’água dentro em si, quasi adernada, e sem dar pelo leme, quando os Officiaes disserão em segredo a D. Luiz, que elles se fazião de doze a quinze legoas da ponta Occidental da Ilha, mas que a Náo já não podia lá chegar, e que por tanto seria melhor salvarem-se na lancha os que nella coubessem.*²⁰³

ARTICLES – Matrícula

NE, p. 44; DM, p. 206, NDMGM, p. 237.

NE: *Articles.* The express stipulations to which a seaman binds himself when he joins a merchant ship. [...]

DM: *Matricula.* Cathalogo, lista, ou relação de todas as pessoas de que se compoem as tripulações dos navios mercantes quando seguem viagem, e que fica registrada nos livros a isso destinados.

NDMGM: *Matricula.* Rol, registo, de nomes da marinhagem, relação de todas as passoaas de que se compõem as tripulações dos navios mercantes quando seguem viagem, e que fica registrada nos livros para isso destinados.

AWNING – Toldo

DST, p. 7, MBMV, p. s/n, NE, p. 55, SF, p. 97; DM, p. 295, NDMGM, p. 328, VM, p. 100.

DST: *Awning.* A canvas covering acting as a roof or tent

MBMV: *Awning.* A canopy of canvas extending over the decks of a ship, or over a boat, in hot weather, to protect the officers and crew, and preserve the decks from the beat of the sun. [...]

²⁰³ QUINTELLA, 1839, p. 478.

NE: *Awning.* A canvas covering spread over the deck of a vessel to protect the crew from the sun and weather. [...]

SF: *Awning.* A covering of canvass over a vessel's deck, or over a boat, to keep off sun or rain.

DM: *Toldos.* Agregado de pannos de brim, cujos lados têm a configuração dos bordos do navio, e no prolongamento dos quaes á páos, introduzidos em castanhas pregadas no costado ou borda, para no topo superior d'elles se amarrarem os fieis dos mesmos toldos: – nos escaleres, os fieis prendem para a borda.

NDMGM: *Toldos.* Aggregado de pannos de brim, cujos lados tem a configuração dos bordos do navio, e no prolongamento dos quaes ha paus, introduzidos em castanhas pregadas no costado ou borda, para no topo superior d'elles se amarrarem os fieis dos ditos toldos: – nas embarcações miudas os fieis os fieis prendem para a borda.

VM: *Toldos.* São huns panos, que se largão bem estendidos horizontalmente por páos, ou balaustes pregados pela borda aonde se prendem os seus amarrilhos, e seus punhos se fixão nos ovens mais proximos; tem no seu meio huma aranha com muitas pernadas, preza por hum Cabo chamado *prigalho*, para o levantar, ou abaixar quando for precizo; o tombadilho, Tolda, Convez e Castello de prôa tem cada hum seu toldo para livrar do Sol, ou do Sereno a Equipagem.

BAR – Barra

DST, p. 10, MBMV, p. s/n, NE, p. 64, SF, p. 97; DM, p. 51, NDMGM, p. 93, VM, p. 21.

DST: *Bar (of a harbour).* A shoal or bank of sand, gravel, etc.; thrown up by the opposite action of the sea and river at the mouth of a river.

MBMV: *Bar of a port or harbour.* A shoal or bank of sand, gravel, &c. thrown up by the sea to the mouth of a river or harbour, so as to endanger, and sometimes totally prevent the navigation into it.

NE: *Bar.* A boom formed of huge trees, or spars lashed together, moored transversely across a port, to prevent entrance or egress. [...] An accumulated shoal or bank of sand, shingle, gravel, or other uliginous substances, thrown up by the sea to the mouth of a river or harbour. [...]

SF: *Bar.* A Bank or shoal at the entrance of a harbour. [...]

DM: *Barra*. Garganta praticada por entre a terra firme e que dá entrada a algum rio ou lagôa [...]

NDMGM: *Barra*. Garganta por entre a terra firme, que dá entrada a algum rio.

VM: *Barra*. He o porto de qualquer paiz. [...]

BE ABACK, COME ABACK – Pôr o pano sobre

DST, p. 1, MBMV, p. s/n, NE, p. 13, SF, p. 96; GMA, pp. 95 e 98

DST: *A'back*. Spoken of the sails when laid flat against a mast, either by a sudden change of wind, or, in some instances, they may be *laid aback* for some special purpose.

MBMV: *Aback*. The situation of the sails when their surfaces are pressed against the masts by the force of the wind.

NE: *Aback*. The situation of a sail when the wind acts on its forward surface. [...]

SF: *Aback*. The situation of the sails when the wind presses their surfaces against the mast, and tends to force the vessel astern.

GMA: *Pôr sobre ou pôr o pano sobre*. Diz-se quando as velas, tendo as testas na linha do vento, ficam a *grivar* (bater, ou panejar).

BEAT UP – Bordejar

DST, pp. 15-16, MBMV, p. s/n, NE, p. 72, SF, p. 98; DM, p. 62, NDMGM, p. 104.

DST: *Beat (in sailing)*. *Beating, beating up, beating to windward*; also called *working to windward, pegging to windward*, and sometimes *tacking*, is making progress against the wind (and, therefore, close-hauled) by a zigzag course, with the wind first on one bow and then on another.

MBMV: *Beating*. The operation of making progress at sea against the direction of the wind, in a zig-zag line or traverse.

NE: *Beat*. To make progress against a head wind by a series of zigzag courses.

SF: *Beating*. Going toward the direction of the wind, by alternate tacks.

DM: *Bordejar*. Manobra que se practica para ganhar barlavento, coxando á bolina, ora em uma, ora em outra amura alternadamente.

NDMGM: *Bordejar*. Dar bordos ou bordadas, ora para um, ora para o outro lado, quando o vento não deixa levar a prôa no rumo que se quer, ou quando de proposito se deseja andar n'uma paragem ou altura.

BEFORE THE WIND – À popa, à popa arrasada

NE, p. 73; DM, p. 34, NDMGM, p. 73, GMA, p. 94.

NE: *Before the wind*. A vessel having the wind aft is *before the wind*. The yards are squared, and as the mainsail becalms and causes the ship to steer badly, it is generally taken in, though in the very long shps of the present day it is sometimes carried.

DM: *À pôpa*. Com vento que sopra na direcção d'ella: favoravelmente.

NDMGM: *A' pôpa*. Com vento que na direcção d'ella; totalmente a favor.

GMA: *À popa rasa ou arrasada*. Quando sopra de popa, exactamente na direcção da quilha. Também se chama *de borboleta, a dois ventos* ou *de tesoura*, por, de regra, o barco amurar uma vela em cada bordo.

BELAYING PIN – Malagueta

DST, p. 17, MBMV, p. s/n, NE, p. 73; DM, p. 197, NDMGM, p. 230, VM, p. 68.

DST: *Belaying pin*. A pin or bolt of wood, galvanised iron, or of gun metal, placed in a convenient spot for the belaying of a halyard. [...]

MBMV: *Belaying-pins*. Pieces of wood or iron fixed in a kind of rail for making fast the small running rigging.

NE: *Belaying-pin*. A small pin of wood or iron to which are made fast the hauling parts of the running-gear.

DM: *Malaguetas*. Cavilhas de páo torneadas, que se enfiam nos furos das mezas da amurada, e de meia náu, para dár volta aos cabos de laborar.

NDMGM: *Malaguetas*. Cavilhas de pau torneadas, que se enfiam nos furos das mezas da amurada e de meia nau, para dar volta aos cabos de laborar; a roda do leme, na sua circunferencia tambem tem malaguetas.

VM: *Malaguetas*. São huns curtos páos torneados, do seu meio para cima são mais grossos, e tem sua cabeça, e para baixo he como huma cavilha, que se mete nos furos feitos

em huma taboa pregada pela parte interior da borda, ou em quaesquer outros lugares, a que se chamão *Mesa das malaguetas*: servem estas malaguetas para nellas se darem volta aos Cabos. A roda do Leme tem humas pégas sahidas no sua circunferencia, a que tambem se dá o nome de malaguetas.

BEND – Envergar

DST, p. 17, MBMV, p. s/n, NE, p. 74, SF p. 98; DM, p. 138, NDMGM, p. 176, VM, p. 49.

DST: *Bend.* A general sea term for fastening anything, as to bend one rope to another, a sail to a yard or gaff, the anchor to its cable, etc. [...]

MBMV: *Bending a sail.* Fastening it to its yard or stay.

NE: *To bend a sail.* To make it fast to its proper yard, gaff, or stay, and reeve all the gear belonging to it.

SF: *To bend a sail.* To make it fast to the yard.

DM: *Envergar.* O acto de ligar o panno ás vergas, ou aos estais, para servir na manobra.

NDMGM: *Envergar.* Atar as vélas nas vergas com os envergues, ligar o panno ás vergas, ou aos estais para servirem na manobra.

VM: *Envergar.* He amarrar a Vela, na sua competente Verga, por meio de envergadura, ou envergues.

BINNACLE – Bitácula

DST, p. 20, MBMV, p. s/n, NE, p. 78, SF, p. 98; DM, p. 56, NDMGM, p. 98, VM, p. 22 e 62.

DST: *Binnacle.* The fixed case and stand in which the steering compass in any vessel is set.

MBMV: *Binacle (anciently bittacle).* A wooden case or box which contains the compasses [...] and lights [...] to show the compass at night [...].

NE: *Binnacle.* A case or box to contain the compass. It is fitted with a lamp to light up the card at night.

SF: *Binnacle.* A box near the helm, containing the compass.

DM: *Bitácula*. Caixa de madeira, com mais ou menos feitiços e entalhes, onde se colloca a agulha, pela qual os marinheiros dão governo ao navio, quando estão ao leme – está situada logo ávante da roda do leme, ou da cabeça da canna.

NDMGM: *Bitacula*. Caixa de madeira onde se colloca a agulha pela qual os marinheiros dão governo ao navio, quando estão ao leme; está situada logo a vante da roda do leme, ou da cabeça da canna do dito.

VM: *Bitacula*. Veja-se Habitacula.

Habitacula. He o lugar em que se põe a Agulha de marcar, pela qual se rege o Timoneiro, ou o homem do leme, para governar o Navio ao rumo determinado. Alguns lhe chamão Bitacula.

BLOCK – Moitão

DST, p. 22, MBMV, p. s/n, NE, p. 80, SF, p. 98; DM, p. 212, NDMGM, p. 212, VM, p. 72.

DST: *Block*. The instrument generally described on shore as a “pulley;” but this latter term has little or no meaning among sea-faring men, who invariably speak of a *block*. [...]

MBMV: *Block (in mechanics, termed a pulley)*. Used for various purposes in a ship, either to increase the mechanical power of the ropes, or to arrange the ends of them in certain places on the deck, that they may be readily found when wanted; they are consequently of various sizes and powers, and obtain various names according to their form or situation [...].

NE: *Block*. [...] Block are used either to gain an increase in power or to give a rope a fair lead. A block consists of the *shell, sheave, pin* and *strap*. [...]

SF: *Block*. A piece of wood with sheaves, or wheels, in it, through which the running rigging passes, to add to the purchase. (*See page 53.*)

DM: *Moitão*. Pedaco de madeira da figura de uma elipse, sobre o chato e boleado: consta de caixa, gorne, roda e perno – é atravessado por um furo onde gorne o perno, e tem em volta, por este lado, uma meia cana ou goivadura, em que fica introduzido o cabo que fórma a alça.

NDMGM: *Moitão*. Pedaco de madeira da figura de uma elypse, sobre o chato e boleado; consta de caixa, gorne, roda, e perno, é atravessado por um furo onde gorne o perno, e tem em volta, por este lado, uma meia cana ou goivadura, em que fica introduzido o cabo que fórma a sua alça; os moitões dos laizes são de dente.

VM: *Moita'ó*. He hum pedaço de madeira da figura de huma *elipse*, chato, e bem boleado, com huma grossura suficiente, para se lhe fazer huma abertura que se chama *gorne*, no qual se mete huma roda que se firma, e gira pelo seu perro, que se mete por hum furo feito no meio da grossura do moitão, atravessando o *gorne*, cujo perro fica firmado pela alça. Serve para facilitar as manobras dos Cabos metendo-os pelo dito *gorne*. [...]

BOW – Amura

DST: p. 29. MBMV, p. s/n, NE, p. 89, SF, p. 99; CM, p. 39, DM, p. 27, GMA, p. 31, NDMGM, p. 67.

DST: *Bow (Bows of a ship)*. The sides at the fore-part of a vessel, distinguished one from the other by the right and left hand, the first being the *starboard bow*, the second the *port bow* (fig. 1).

MBMV: *Bow*. The rounding part of a ship's side forward, beginning where the planks arch inwards, and terminating where they close, at the stem or prow.

NE: *Bow*. The forward part of a vessel. [...]

SF: *Bow*. The rounded part of a vessel, forward.

CM: Amura. Parte da borda junto a prôa.

DM: *Amura do navio*. Curvatura horisontal d'elle, desde a primeira baliza ou casa mestra até á bochêcha de prôa.

GMA: *Amuras*. São as bochechas de proa.

NDMGM: *Amura do navio*. Curvatura horisontal d'elle, desde a primeira baliza ou casa mestra até á bochêcha de prôa.

BRACE – Braço, bracear

DST, p. 32, MBMV, p. s/n, NE, p. 90, SF, p. 99; DM, p. 64, NDMGM, pp. 105 e 106, VM p. 25.

DST: *Brace*. A rope communicating with a boom or yard-arm for the purpose of trimming the sail to which such a spar may be attached. In square rigged ships the braces trim the yards horizontally. Hence the orders to *brace back*, *brace in*, *brace* or *round up sharp*, etc.

MBMV: *Brace*. A rope employed to wheel or traverse the sails upon the mast in a direction with the horizon, for which purpose they are fastened to the extremities of the yards [...].

NE: *Brace*. One of the ropes attached to the extremities of the yards by which they are moved about horizontally. They also assist in counteracting the lateral strain brought on the yard by the wind acting on the sail. *To brace* a yard, to move it horizontally by the braces.

SF: *To brace a yard*. To turn it about horizontally.

DM: *Braços*. Cabos destinados a dar movimento ás vergas no sentido horizontal.

NDMGM: *Braços*. Cabos destinados a dar movimento ás vergas no sentido horizontal, fazendo angulos com a quilha, segundo o ponto donde sopra o venro.

VM: *Braços*. São huns Cabos passados pelos moitões dos laizes de cada Verga para, puxando por elles, das a esta a pozição necessaria, para que a Vela rebeça melhor a impulsão do Vento. [...]

DM: *Bracear*. Allar os braços das vergas, para marear o panno, quando se faz qualquer manobra com as vergas.

NDMGM: *Bracear*. Marear a vélas por meio dos braços, ou cabos fixados nas pontas das vergas, quando se faz qualquer manobra.

BRIDGE – Passadiço

NE, p. 93.

NE: *Bridge*. A platform extending across the deck above the rail for the convenience of the officer in charge of the ship. Some vessels have two bridges, one forward of the main- and the other forward of the mizzen-mast. [...]

DM, NDMGM e VM não trazem o termo, mas o Aulete e o Houaiss o abonam:

AULETE: *Passadiço (Bras. Cnav)*. Lugar alto no navio, onde fica o leme.

HOUAISS: *Passadiço (termo de marinha)*. Convés na parte superior da superestrutura de um navio, logo abaixo do tijupá, disposto transversalmente, de onde o comandante dirige a manobra e onde permanece o oficial de serviço em viagem (oficial de quarto).

BULKHEAD – Antepara

DST, p. 35, MBMV, p. s/n, NE, p. 96, SF, p. 100; DM, p. 32, NDMGM, p. 71, VM, p. 14.

DST: *Bulkhead.* A partition. Bulkheads may be of almost any material, as wood, canvas, or iron; and sometimes their office is to render a vessel additionally secure by dividing it into water-tight compartments.

MBMV: *Bulk-heads.* Partitions, built up in several parts of a ship, to form and separate the various apartments, some of which are particularly strong. See CLOSE QUARTERS. Others are light, and removeable at pleasure, to clear ship for action.

NE: *Bulk-head.* Any partition separating apartments on the same deck. Some are very strong, and others are light and can be removed at pleasure.

SF: *Bulk head.* Temporary partitions of boards to separate different parts of a vessel.

DM: *Antepara.* Divisão interina que se fórma nas cobertas e bailêos, a fim de arranjar acomodações volantes – divisorias de paioes, etc.

NDMGM: *Antepara.* Divisão na coberta e baileos, que serve de arranjo para acomodações, como despenças, payoes, &c.

VM: *Anteparas.* São as divizões, que se fazem de taboas nas Cubertas, fazendo a separação da Camara, antecâmara, e dos Camarotes. As divisões dos paioes no porão tambem se fazem por anteparas.

CABIN – Câmara

DST, p. 39, MBMV, p. s/n, NE, p. 100, SF, p. 101; DM, p. 78, NDMGM, p. 116, VM, p. 30.

DST: *Cabin.* A habitable apartment on ship-board.

MBMV: *Cabin.* A room or apartment in a ship where any of the officers usually reside. The apartments where the inferior officers or sailors sleep, and mess are generally called *births*, which see.

NE: *Cabin.* [...] In an ordinary merchant vessel the cabin is the apartment occupied by the master of the vessel. [...]

SF: *Cabin.* The after part of a vessel, in which the officers live.

DM: *Câmara.* O logar mais decente do navio, collocado no extremo de ré, e que serve de agasalhado ao commandante.

NDMGM: *Camara.* o logar mais decente do navio, no seu extremo de ré, serve de alojamento ao commandante.

VM: *Camara.* He a acomodação do Commandante nos Navios: os grandes tem duas Camaras huma em cima, e outra a baixo: a de cima também chamão Rabada.

CABLE – Amarra

DST, p. 39, MBMV, p. s/n, NE, p. 100, SF p. 101; DM, p. 26, NDMGM, p. 64, VM, p. 12.

DST: *Cable.* The rope or chain by which a ship's anchor is held. [...]

MBMV: *Cable.* A large strong rope of a considerable length, usually 120 fathoms, used to retain the ship at anchor [...].

NE: *Cable.* A large strong chain, or rope made of hemp, manilla, or coir, used to retain a ship in place when at anchor. [...]

SF: *Cable.* A large, strong rope, made fast to the anchor, by which the vessel is secured. It is usually 120 fathoms in length.

DM: *Amarras.* Cabos destinados pela sua grossura a serem talingados nas ancoras, para assim unidos conservarem seguro o navio, em qualquer ancoradouro.

NDMGM: *Amarras.* Cabo grosso com que se segura a embarcação no porto, ou na paragem onde dá fundo, ou presa na ancora ou em terra e com que se surge [...].

VM: *Amarra.* He o cabo o mais grosso, que tem os Navios, cujo extremo se prende ao anete da ancora com que se dá fundo, quando chega a qualquer Porto, ou Lugar: este Cabo deve ter cento e vinte braças de comprimento.

CALM, DEAD CALM – Calmaria, calma podre

MBMV, p. s/n, NE, pp. 105 e 195; DM, p. 78, NDMGM, p. 116.

MBMV: *Calm.* The state of rest which appears in the air and sea when there is no wind stirring.

A dead calm, stark calm, flat calm. Used to denote the greatest possible calm.

NE: *Calm.* A word used to denote the state of the weather when there is no perceptible wind. It is characterized as being, *flat*, *dead* or *stark*. In a calm, under canvas, it is customary to haul up the courses, brail up the trysails, counter-brace, and wait for a breeze. [...]

Dead-calm. A total cessation of wind; a *flat-calm*.

DM: *Calma.* Falta de vento, calmaria.

Calmaria. Quietação, falta total de vento.

NDMGM: *Calma.* Falta de vento; quando não sopra a menor aragem.

Calmaria. Tempo de calma no mar, falta de vento acompanhada de calor; geralmente sucede mais entre os tropicos.

CAPSTAN – Cabrestante

DST, p. 41, MBMV, p. s/n, NE, pp. 111-12, SF, p. 101; DM, p. 71, NDMGM, p. 111-12.

DST: *Capstan.* A “wheel and axle”, usually revolving in a horizontal position, that is, the axle being placed upright, and worked by longlevers inserted into the head. Its use is to obtain great power in hauling, and thus it may be found in a ship for hauling in a cable, &c., or on a quay or dock; and in these days it is often worked by steam. [41]

MBMV: *Capstern, or capstan.* A strong massey column of timber, formed llike a truncated cone, and having its upper extremity pierced to receive the bars or levers; it is let down perpendicularly through the deck of a ship, and is fixed in such a manner, that the men by turning it horizontally with the bats, may perform any work which requires extraordinary effort [...].

NE: *Capstan.* A machine used on shipboard when mechanical power is required for the moving or raising of heavy weights. It involves the principle of the wheel and axle, and is na improvement of the windlass, by which greater compactness and convenience in use are obtained. It also admits of the application of greater power upon the levers or bars. [...] It consists of na upright cylinder, called the barrel, surmounted by a circular disk called the drum-head, the circumference of which contains sockets for the admission of the capstan-bars or levers by which the capstan is turned. [...]

SF: *Capstan.* A machine place perpendicularly on the deck, and used for a strong purchase in heaving or hoisting. Men-of-war weigh their anchors by capstans. Merchant vessels use a windlass. (See *Bar.*)

DM: *Cabrestante*. Maquina destinada a augmentar a força, collocada á ré do mastro grande – serve para suspender as ancoras, allar espiar etc. [...]

NDMGM: *Cabrestante*. Machina de madeira fortalecida de ferro, em fórmula de cylindro perpendicular, atravessado por barras, que sendo impellidas por homens, o fazem voltar sobre o seu fulcro; á medida que volteia vai enrolando n'elle um cabo que passa por moitões, roldanas, &c.: é collocado a ré do mastro grande; serve para suspender as ancoras, alar espias &c. [...]

CAPTAIN – Capitão, comandante

MBMV, p. s/n, NE, p. 112; NDMGM p. 120.

MBMV: *Captain*. A title generally, though improperly, given to the master or chief officer of all vessels whatever. It is also applied in the Navy, to the chief sailor of particular gangs of men, as captain of the *after guard*; of the *fore-castle*; of the *mast*; of a *top*; or of a *gun*.

NE: *Captain*. This almost universal term of command is supposed to have originated in the naval service from “*caput*”, the head or chief, and “*thane*”, a Saxon title of honor, which by statute of king Athelstan was conferred on any merchant who had been thrice across the high seas upon his own account. [...]

NDMGM: *Capitão de navio mercante*. Designa commandante de um navio de commercio, é synonymo de mestre, e de patrão, por que entre nós capitão designa mestre de um navio empregado em viagem de longo curso, em quanto que o mestre importa o capitão de cabotagem, e patrão o capitão de pequena cabotagem que se faz em lanchas, cahiques, ou qualquer genero de barcos pequenos. E' pois o capitão que se encarrega da direcção de uma embarcação por uma soldada; ou por uma porção nos lucros da empreza, excetuando as ordens que lhes são para este fim dadas. [...]

Obs.: NDMGM registra “capitão” e “commandante” como sinônimos à página 362.

CLEAT – Cunho

DST, p. 49, MBMV, p. s/n, NE, p. 135, SF, p. 102; DM, p. 114, NDMGM, p. 147, VM, p. 40.

DST: *Cleat, kevel or cavil.* A species of hook, usually of two arms, fastened to the deck or any other suitable and convenient part of a boat, around which sheets, halyards, springs, etc., may be wound without being knotted. [...]

MBMV: *Cleats.* Pieces of wood of different shapes, used occasionally in a ship to fasten ropes upon, some have one and some two arms [...]; others are without arms, being hollowed in the middle to tie anything to [...].

NE: *Cleat.* A piece of wood or metal bolted to the side or deck to which a rope is belayed. [...]

SF: *Cleat.* A piece of wood used in different parts of a vessel to belay ropes to. (102)

DM: *Cunhos, em geral.* Pedacos de madeira curtos, com duas orelhas, pegados pelo centro no lugar conveniente – servem para dar volta aos cabos da mareação.

NDMGM: *Cunhos, em geral.* Pedacos de madeira curtos, com duas orelhas, pegados pelo centro no lugar conveniente; servem para dar volta aos cabos da mareação, &c.

VM: *Cunhos.* [...] Sendo de mareação são os em que dão volta aos Cabos, pregando-os nos lugares necessarios. No meio das Vergas tambem há cunhos.

COCK-BILLED – À roça

DST, p. 1, MBMV, p. s/n, NE, p. 34, SF, p. 96; CM, p. 44, GMA, p. 123.

DST: *A'cock-bill.* Spoken of a ship's anchor, when hanging out with the flukes extended in a position ready for dropping. [...]

MBMV: *Cockbill.* See *Anchor.*

Anchor. *The anchor is a cock bill.* Implies that the anchor is suspended perpendicularly from the cat-head, ready to be let go at a moment's warning.

NE: *To cockbill the anchor.* To ease off the shank-painter, and hang the anchor by the ring-stopper.

SF: *A-cock-bill.* [...] The situation of the anchor when it hangs to the cathead by the ring only.

CM: *Ancora a roça.* Uma ancora está a roça, quando está à borda sobre as suas bóças, passadas singelamente e pronta a ser fundeada a primeira vóz.

GMA: *À roça.* [Diz-se do ferro] quando pronto a ser lançado ao fundo.

COME-TO – Orçar

DST, p. 54, NE, p. 149, SF, p. 130; DM, p. 223, NDMGM, p. 254, VM, p. 75.

DST: *Come.* [...] A ship is said to *come to* when she luffs right up into the wind or stops in a certain spot. [...]

NE: *Come.* *To come to* is to luff, or bring the ship's head nearer to the wind.

DM: *Orsar.* Aproximar mais a prôa ao vento.

NDMGM: *Orsar.* Aproximar mais a prôa ao vento, ou de ló, que é o bordo pelo qual vão as vélas amuradas.

VM: *Orsar.* He vir o Navio com a prôa para barlavento, ou de ló, que he o bordo pelo qual vão as Velas amuradas.

COMPANION-WAY – Meia-laranja

DST, p. 54, MBMV, p. s/n, NE, p. 155, SF, p. 103; DM, p. 207, NDMGM, p. 238, VM, p. 71.

DST: *Companion.* Properly the *covering* over a ladder or staircase in ship; but the ladder itself is popularly called the companion.

MV: *Companion.* A sort of wooden porch placed over the entrance, or stair-case of the master's cabin in merchant ships; [...]

NE: *Companion-way.* The staircase or berthing of the ladder-way to the cabin.

SF: *Companion.* A wooden covering over the staircase to a cabin.

Companion-way, the staircase to the cabin.

Companion-ladder. The ladder leading from the poop to the main deck.

DM: *Meia laranja.* Escotilha guarnecida de parapeito que dá serventia para as antecamaras dos navios.

NDMGM: *Meia laranja.* Escotilha guarnecida de parapeito que dá serventia para as antecamaras dos navios, e a mais de ré.

VM: *Meia-laranja*. He a escotilha mais de ré, que tem serventia para a ante-camara, e ordinariamente tem huma graderia a roda.

COURSE – Rumo

DST, p. 59, MBMV, p. s;n, NE, p. 175; DM, p. 272, NDMGM, p. 302-3, VM, p. 92.

DST: *Course*. The course of a vessel at sea has been thus described: “The angle which the ship’s track makes with all the meridians between the place left and the place arrived at.” In a more homely meaning it is the direction in which a ship travels; thus her course is N.E. when she is moving in a north-easterly direction.

MBMV: *Course*. The angle contained between the nearest meridian and that point of the compass on which a ship sails in any particular direction.

NE: *Course*. The angle which a ship’s track makes with the meridians, this angle being referred either to the true meridian or to the position of the magnetic needle by which the ship is steered. [...]

DM: *Rumo*. Cada uma das trinta e duas partes em que está dividida a rosa da agulha de mareas – a direcção que leva a prôa do navio quando vai a caminho – *dar rumo*: direcção.

NDMGM: *Rumo (naut.)*. Na rosa nautica é qualquer das trinta e duas divisões da busola, que indicam a direcção de cada vento, marcadas por linhas ou raios de um circulo que representa o horizonte, a direcção que leva a prôa do navio por um dos trinta e dous rumos, cada rumo tem o seu nome particular, os rumos norte, sul, leste, e oeste chamam pontos cardinaes do horizonte.

VM: *Rumos*. São trinta e dous, em que assentarão dividir o orizonte, denotados pela *Agulha de marear*, *Bussola*, ou *compaço*. Por estes ramos he que se conhece a direcção do vento, e tambem a direcção do vaminho, que o Navio leva. Cada rumo tem seu nome particular que se deve ter de memoria: os rumos *Norte*, *Sul*, *Leste*, e *Oeste* se chamão *pontos cardinaes do horisonte*, ou *rumos inteiros*.

COXSWAIN – Patrão

DST, p. 59, NE, p. 180; NDMGM p. 264.

DST: *Coxswain*. The steersman of a boat. [...]

NE: *Coxswain*. [...] A person who has charge of a boat and crew in the absence of officers.

NDMGM: *Patrão*. Arraes de barco, ou embarcação pequena, mestre de navio.

O TNNT, bem como a tradução do Comandante Moura Brás, também sugerem “patrão” como tradução de *coxswain*. DM e VM não registram o termo. O Houaiss, contudo, abona a sugestão, pois define “patrão”, no sentido náutico, como “chefe da guarnição de embarcação pequena a remos ou a motor”.

Um exemplo contextualizado, retirado de um texto do século XIX, bastará para corroborar a definição do Houaiss e exemplificar o uso do termo na época:

ART. II

Admittir-se-há nos portos de ambos os Dominios toda a correspondencia conduzida por mar de qualquer paiz em navios Portuguezes ou Hespanhoes: esta correspondencia deverá ser entregue indispensavelmente ao primeiro escaler da Saude ou da Alfandega, que comunicar com o navio conductor [...]

*O capitão, patrão ou mestre da embarcação, assim como a tripulação e passageiros, que infringirem esta disposição, ficarão sujeitos ás mesmas penas pecuniarias a que estiverem sujeitos por igual motivo os naturaes do paiz.*²⁰⁴

CHARTER-PARTY – Carta de fretamento, carta partida

DST, p. 47, MBMV, p. s/n, NE, p. 124.

DST: *Charter-party*. A contract in mercantile law between the owner of a ship and one who hires part or the whole of it under specified conditions. [47]

MBMV: *Charter-party*. A deed or writing made between merchant and sea-faring men concerning their merchandize and maritime affairs.

²⁰⁴ CASTRO, 1857, p. 234.

A charter-party of affreightment. Settles the agreement in relation to the freight and cargo of a ship, between the merchant and master or commande of the vessel; it binds the master to deliver the cargo in good condition at the place where his ship is to be discharged, &c.

NE: *Charter-party.* A contract of affreightment in writing, by which the owner of a ship lets the whole or a part of her to a merchant for the conveyance of goods on a particular voyage, in consideration of the payment of freight. [...] [124]

DM, NDMGM e VM não registram o termo. TNNT sugere como tradução “carta partida ou contrato de fretamento”, ambas registradas pelo Houaiss nos seguintes termos:

HOUAISS: *Afretamento.* Contrato mediante o qual pessoa ou firma (fretador) concede ao dono da carga (afretador) o uso total ou parcial do navio, por um preço preciamente ajustado (frete).

HOUAISS: *Carta partida.* Documento de contrato de fretamento de navio mercante; carta de afretamento [Antigamente rasgava-se o documento em duas metades, cada uma ficando com uma das partes contratantes, unindo-se apenas no fim da viagem.]

Em buscas na internet, contudo, a forma mais comum em documentos relacionados à Marinha Mercante é “carta de fretamento”. Abaixo, um exemplo de texto de época:

*Art. 1499. O fretamento deve ser feito por escripto, quando o navio é fretado na totalidade ou em parte para uma viagem de mar. Este contracto e o seu instrumento chama-se carta-partida ou carta de fretamento.*²⁰⁵

COMPRESSOR – Mordedouro

NE, p. 161; CFB, p. 16.

NE: *Compressor.* A curved lever pivoted so as to permit the curve to sweep the lower orifice of the deck-pipe. To the end is hooked a small tackle. When the compressor is hauled to, the chain is jammed between it and the deck-pipe. [...]

²⁰⁵ PIMENTEL, 1866, p. 146.

Segundo CFB,

A amarra vem vem do seu porão, atravessa os vários pavimentos por aberturas que se chamam gateiras e e chega finalmente ao castelo, cuja gateira é munida de mordedouro, que, como o seu nome está indicando, serve para a morder, aguentando-a e evitando que ela continue a correr.

A definição é corroborada pelo Aulete:

Aulete: *Mordedouro (náut.).* Aparelho que sustém a amarra da âncora, quando corre pelo escovém.

DECK – Convés

DST, p. 66, MBMV, p. s/n, NE, p. 197, SF, p. 105; DM, p. 106, NDMGM, p. 140, VM, p. 38.

DST: *Deck.* Generally speaking the covering of the interior of a ship, either carried completely over her or only over a portion. [...]

NE: *Deck.* The planking placed upon the deck frame which makes a continuous platform, fore and aft the ship. [...]

SF: DECK. The planked floor of a vessel, resting upon her beams.

DM: *Convéz.* Termo com que se designa o espaço compreendido entre o mastro do traquete e o grande – e também toda a bateria que segue por baixo da tolda e do castello: em geral o assoalhado geral, superior de qualquer navio.

VM: *Conve'z.* He o assoalhado, em que assenta a bateria de cima. No vulgar sentido he o que vai do mastro grande ao mastro do traquete.

NDMGM: *Convéz.* Espaço compreendido entre o mastro do traquete e o grande, em que assenta a bateria de cima.

DECKS – Cobertas

MBMV, p. s/n; DM, p. 99, NDMGM, p. 135, VM, p. 40.

MBMV: Decks. The planked floors of a ship which connect the sides together, and serve as different platforms to support the artillery and lodge the men, as also to preserve the cargo from the sea and rains. Ships of the first and second rate are furnished with three whole decks, reaching from the stem to the stern, besides a *forecastle* and a *quarter-deck*, the former extending aft from the stern to the belfry, and the latter forward from the stern to the main-mast, a vacancy being left in the middle which opens to the upper deck and forms what is called the *waist*; there is yet another deck above the hinder part of the quarter-deck called the *poop*, which also serves as a roof for the captain's cabin or *coach*; and another deck below the lower-gun-deck called the *orlop*, whereon the cables are coiled and the sails stowed, &c. [...]

DM: Cobertas. Soalhos dos navios, que formam os seus diferentes andares ou pavimentos: unem entre si os dois bordos do navio; supportam a artilheria e alojam a equipagem – tambem servem nos navios mercantes, para arrumar a carga mais leve ou preciosa.

NDMGM: Cobertas (constr.). Soalhos dos navios que formam os seus diferentes andares, unem entre si os dous bordos do navio, supportam a artilheria e alojam a equipagem.

VM: Cuberta. He o lugar aonde se collocão as baterias das Náos, e Fragatas, ou outras Embarcações. Lugar da acomodação da tripulação. Tambem serve para carga nos Navios mercantes.

DRY-DOCK – Dique seco, doca seca

DST, p. 69, NE, p. 218 e 227.

DST: Dock. An artificially constructed basin for the reception of vessels. It may be either a wet dock, in which ships are unloaded, or a dry dock, in which they are either built or repaired. [69]

NE: Dry-dock. An artificial receptacle for examining and repairing vessels. See *Docks*.

Dock. [...] Dry-docks include all structures which are used for examination, repairing, or building of vessels, as graving-docks, floating-docks, hydraulic-docks, etc.

HOUAISS: Doca seca. Ver *Dique seco*.

Dique seco. reservatório com paredes resistentes de pedra ou concreto armado, localizado à beira do mar ou de um rio, onde entram os navios que, após o bombeamento da água do reservatório, sofrem reparos, limpeza ou vistoria; doca seca.

DM, NDMGM e VM não registram o termo, contudo TNNT sugere “dique seco” como tradução e o Houaiss abona a sugestão, bem como sugere “doca seca”. Encontram-se numerosas ocorrências de ambos os termos em textos náuticos escritos em Brasil e Portugal.

ENGINE-ROOM – Praça de máquinas

NE, p. 246.

NE: *Engine-room*. The space allotted to steam-engines and their appurtenances in ships or buildings.

DST, NDMGM e VM não registram o termo, porém o Houaiss consigna-o:

HOUAISS: *Praça de máquinas (termo de marinha)*. Compartimento a bordo onde estão instaladas as máquinas de propulsão do navio; casa de máquinas.

FORECASTLE – Castelo de proa

DST, p. 86, MBMV, p. s/n, NE, p. 291, SF, p. 107; DM, p. 89, VM, p. 33.

DST: *Forecastle (pronounced fokes'l)*. Properly speaking, the forward deck, which is often raised above the main deck; hence its name. The space beneath it is the cabin of the crew; and this is popularly called the fore-caste. [...]

MBMV: *Fore castle*. A short deck placed in the fore part of a ship above the upper-deck [...].

NE: *Forecastle*. That portion of the spar-deck from the after fore-shroud forward. The name arose from a structure resembling a castle which was formerly erected on the forward part of the spar-deck. [...]

SF: *Forecastle*. That part of the upper deck forward of the fore mast; or, as some say, forward of the after part of the fore channels. (See *Plate 1*.) Also, the forward part of the vessel, under the deck, where the sailors live, in merchant vessel.

DM: *Castello de prôa*. A parte mais elevada do navio no extremo de prôa e que faz symetria com a tolda ou tombadilho.

VM: *Castello de proa.* He o lugar mais elevado da prôa, onde existe o mastro do traquete, e os caxorros de prôa: he a residencia do Contra mestre, e aonde os marinheiros trabalham nas fainas de prôa. Tambem se diz simplesmente *Castello*.

FORWARD – A vante

DST, p. 90, MBMW, p. s/n, NE, p. 292; NDMGM, p. 339.

DST: *Forward part.* The fore-part, in the vicinity of the bows of a vessel.

MBMV: *Forward.* Towards the fore part of the ship. *See Afore.*

NE: *Forward.* In the fore part. In advance of.

NDMGM: *Vante.* Adiante.

FURL – Ferrar

DST, p. 97, MBMV, p. s/n, NE, p. 299, SF, p. 108; DM, p. 158, NDMGM, p. 193, VM, p. 54.

DST: *Furl.* To roll a sail and confine it to its yard or boom.

MBMV: *Furling.* The operation of wrapping or rolling a sail close up to the yard, stay, or mast, to which it belongs, and winding a gasket or cord about it, to fasten it thereto.

NE: *Furl.* To roll up and bind a sail to its yard or boom.

SF: *Furl.* To roll a sail up snugly on a yard or boom, and secure it.

DM: *Ferrar as vélas.* Colhe-las, depois de carregadas com os estingues, briões, etc. – o acto de amarrar contra as vergas, com gaxetas, que servem de tomadouro.

NDMGM: *Ferrar as vélas.* Colhe-las, depois de carregadas com os estingues, briões, &c.; o acto de amarrar contra as vergas, com gaxetas, que servem de tomadouro.

VM: *Ferrar.* He hirem os marinheiros a riba amarrar nas suas respectivas vergas, e lugares, as Velas já carregadas.

GALLEY – Cozinha

DST, p. 100, MBMV, p. s/n, SF, p. 108.

DST: *Galley*. The cook-house of a ship.

MBMV: *Galley*. Also the name of the cook-room, or kitchen, of a ship of war. [...]

SF: *Galley*. The place where the cooking is done.

Em português, o termo é simplesmente “cozinha”, conforme se vê em textos náuticos e também conforme o registro do Houaiss:

HOUAISS: *Cozinha*. Recinto mais ou menos afastado da parte social de um restaurante, bar, navio, avião etc., onde são preparados alimentos.

GANGWAY – Portaló

DST, p. 101, MBMV, p. s/n, NE, p. 308, SF, p. 108; DM, p. 249, NDMGM, p. 280, VM, p. 85

DST: *Gangway*. 1. A narrow platform or bridge passing over from one deck of a vessel to another. 2. That part of a ship's bulwrks which are removable so that persons can walk on board by a gang board. 3. A narrow passage left between the stowages of cargo in a ship to allow of a man going down to make examinations.

MV: *Gangway*. That part of a ship's side, both within and without, by which persons enter and depart; it is provided with a sufficient number of steps or cleats, nailed upon the ship's side, nearly as low as the surface of the water, and sometimes furnished with a railed accommodation-ladder, resembling a flight of stairs projecting from the ship's side, and secured by iron braces.

NE: *Gangway*. Formerly, in deep-waisted ships, a platform from the poop to the topgallant forecastle; the name is now applied to that portion of the spar-deck over which this platform extended. A thoroughfare of any kind; but more especially applied to the aperture in the ship's side for the accommodation of persons entering and departing. *To bring to the gangway*, to bring a seaman to that place to be flogged.

SF: *Gangway*. (See PLATE 1.) That part of a vessel's side, amidships, where people pass in and out of the vessel.

DM: *Portaló*. Logar, avante da enxarcia grande, ou também a ré, por onde se faz o serviço do navio, entrando, e sahindo.

NDMGM. *Portaló.* Logar á vante da enxarcia grande, ou tambem á ré, por onde se faz o serviço do navio, entrando n'elle, e sahindo por escada, ou segurando-se aos cabos do portaló.

VM: *Portaló.* He o lugar por onde se entra no Navio e se sahe delle por humas escadas ali fixas, por onde se sobe e desce pegando nos cabos, que para isso se deitão; a que se chamão cabos de portaló.

GET DISMASTED – Desarvorar

MBMV, p. s/n, NE, p. 216; DM, p. 121, NDMGM, p. 154, VM, 42.

MBMV: *Dismasted.* The state of a ship deprived of her masts, whether by design or accident.

NE: *Dismasted.* State of a ship deprived of her masts by accidents or design.

DM: *Desarvorar.* [...] Partirem-se os mastros ou mastaréos em tormenta, em combate, ou com o repetido e descompassado jogo do navio.

NDMGM: *Desarvorar.* Derribar, partirem-se os mastros ou mastaréos em tormenta, combate, ou grande jogo do navio, motivado pelo grande mar.

VM: *Desarvorar.* He quando por occazião de combate, ou temporal se perde, ou se parte qualquer mastro, mastaréo &c.

GET STERNWAY – Cair a ré

DST, p. 271, MBMV, p. s/n, NE, p. 777; DM, p. 76, NDMGM, p. 115, VM, p. 30.

DST: *Stern-way.* The way (distance) a vessel makes if carried *stern first*, as in a calm or in a current, or having missed stays. But *ster-way* is not *lee-way*: if a vessel sailing across the run of the tide be carried down on it ever so far, she makes considerable *lee-way*, but no *stern-way*.

MBMV: *Stern-way.* The movement by which a ship retreats or goes backward with her stern foremost.

NE: *Stern-way.* The opposite of *head-way*. Motion backwards, or *astern*.

DM: *Cahir a ré.* Movimento do navio para traz – mover-se para a parte opposta á prôa.

NDMGM: *Cahir a ré.* Descahir o navio para a parte da pôpa.

VM: *Cahir*. He termo que significa vir o Navio para traz, dizendo se o Navio cahe, ou descae para ré.

GRATING – Xadrez

DST, p. 104, MBMV, p. s/n, NE, p. 318, SF, p. 109; DM, p. 318, NDMGM, p. 352, VM, p. 107.

DST: *Gratings (in boats)*. Open work coverings to any part, such as sterns or head sheets, etc. They are ornamental as well as useful in allowing a free circulation of air to reach all parts of a boat.

MBMV: *Gratings*. A sort of open cover for the hatches, resembling lattice-work, serving to give light to the lower apartments, and to permit a circulation of air; both of which are particularly necessary, when, from the turbulence of the sea, the ports between decks must be closed.

NE: *Gratings*. Lattice-work made of ash to cover the hatchways, etc.

SF: *Grating*. Open lattice work of wood. Used principally to cover hatches in good weather.

DM: *Xadrezes*. Engradamentos muidos feitos de madeira, collocados no cesto da gavea, nas escotilhas, e á prôa por cima do talhamar, onde servem como de sobrado – nas embarcações miudas tambem servem como de pavimento ao paneiro.

NDMGM: *Xadrezes*. Engradamentos muidos, feitos de madeira, collocados nos cestos das gavias, nas escotilhas, e á prôa, por cima do talhamar, onde servem como de sobrado; nas embarcações miudas tambem servem como de pavimento aos paneiros.

VM: *Xadrezes*. He todo o engradamento miudo feito de madeira. Na prôa por cima do talha-mar, se assenta hum xadrez para a gente poder ali estar, ou trabalhar. Nos cestos das gavias também há xadrezes. Algumas escotilhas tem os seus quarteis de xadrez, para que estando tapada, possa entrar luz, ou claridade para baixo.

HALYARD – Adriça

DST, p. 110, MBMV, p. s/n, NE, p. 336, SF, p.110; DM, p. 11, NDMGM, p. 52, VM, p. 9.

DST: *Halyard*. A rope, sometimes a chain, by which a sail, flag, or yard is hoisted – hence the name – “haul yard”. [...]

MBMV: *Haliards*. The ropes or tackles usually employed to hoist or lower any sail upon its respective mast or stay.

NE: *Halliards, halyards or haulyards*. The rope or purchase employed to hoist a yard or sail on its mast or stay. [...]

SF: *Halyard*. Ropes or tackles used for hoisting and lowering yards, gaffs, and sails.

DM: *Adriças*. Cabos, ou talhas, que servem de içar as vélas, vergas, bandeiras, flamulas etc... fazem diferença de *andrebello*s, que servem unicamente para collocar qualquer destes objectos no lugar que lhe compete no aparelho.

NDMGM: *Adriças*. Cabos ou talhas, que servem de içar as vélas, vergas, bandeiras, flammulas &c. fazem diferença de *andrevello*s, que servem unicamente para collocar qualquer destes objectos no lugar que lhe compete no aparelho.

VM: *Aderissa*. He o Cabo, ou a talha que serve para issar as Velas, Vergas, Bandeiras, Flâmmulas &c.

HARBOUR – Porto

DST, p. 111-12, MBMV, p. s/n, NE, p. 338; DM, pp. 250 e 28, NDMGM, p. 280.

DST: *Harbour*. A piece of navigable water communicating with a sea or river, having a roadstead, and protected from storms. There are permanent harbours, tidal harbours, and harbours of refuge, often called *havens*.

MBMV: *Harbour*. A general name given to any sea-port or haven; as also to any place convenient for mooring shipping, where they are well defended from the violence of the wind and sea. See ROAD.

NE: *Harbor*. A general name for any safe port. [...]

DM: *Porto*. Ancoradouro. *Ancoradouro*. Em qualquer paragem maritima, o lugar em que se podem amarrar navios com maior vantagem e commodidade.

NDMGM: *Porto*. Ancoradouro, sitio em que entram as embarcações, para surgir n’elle, e estar em seguro, e a salvo.

HARBOUR-MASTER – Capitão do porto

MBMV, p. s/n, NE, p. 338, SF, p. N; DM, p. 83, NDMGM, p. 123.

MBMV: *Harbour-Master*. An officer appointed to inspect the moorings, and to see that the regulations of the harbour are strictly attended to by the different ships in it.

NE: *Harbor-master*. An officer appointed to inspect the moorings, and to see that the ships are properly berthed, and the regulations of the harbor strictly observed by the different ships frequenting it.

DM: *Capitão do porto*. O official encarregado da policia d'elle, e que destina o logar em que devem fundear os navios.

NDMGM: *Capitão do porto*. Official do porto, com mais ou menos attribuições; vigiam na segurança dos portos, a sua limpeza, ancoradouros, navegação, lastros, embarques e desembarques, e na polícia dos portos. Entre nós estas attribuições nem são uniformes, nem divididas pela mesma especie de autoridades. –*Ferreira Borges*.

HATCHWAY – Escotilha

DST, p. 112-13, MBMV, p. s/n, NE, p. 340, SF, p. 110; AN p. 28, DM, p. 142, NDMGM, p. 181, VM, p. 50.

DST: *Hatch, Hatchway*. A *hatchway* is an opening in the deck of a vessel through which persons or cargo may descend: it is covered by a movable frame or roof, called a *hatch*; or in a large craft by several hatches which are kept down by small beams or rods called *battens*. (See BATTEN DOWN.) A hatchway is sometimes called a “scuttle,” as the *forescuttle*, which is the hatchway to a forecastle. (See SCUTTLE.)

MBMV: *Hatch or hatchway*. A square or oblong opening in the deck of a ship, of which there are several, forming the passages from one deck to another, and into the hold, or lower apartments.

NE: *Hatch*. A half door. A contrivance for catching salmon. Any aperture in the deck, more than two feet square; a hatchway. A covering for a hatchway. *To batten down the hatches*, to place tarpaulins over them and secure the tarpaulins with nails and battens. *Under hatches*, a term for being under suspension or arrest, – applied to officers.

SF: *Hatch or hatchway*. An opening in the deck to afford a passage up and down. The coverings over these openings are also called *hatches*.

AN: *Escotilhas*. Aberturas geralmente retangulares, feitas no convés e nas cobertas, para a passagem de ar e luz, pessoal e carga.

DM: *Escotilhas*. Aberturas quadradas ou quadrangulares, por onde se communicam as cobertas, porões, etc.

NDMGM: *Escotilhas (constr.)*. Alçapão quadrangular com que se fecha a entrada para as cobertas e porão do navio.

VM: *Escotilhas*. São humas aberturas quadrangulares por onde se comunicação as cubertas, por meio de escadas postas para esse fim.

HELM – Leme

DST, p. 117, NE, p. 343, SF, p. 111; DM, p. 190, NDMGM, p. 222, VM, p. 2 e 66.

DST: *Helm*. The helm is the steering apparatus of the ship, *i.e.*, the rudder, with its operative part the tiller or handle (sometimes called the *helmstock*). To this mechanism large vessels have a *wheel* added, while in small open boats the place of the wheel is often taken by a *yoke* and *yoke lines*. [...]

NE: *Helm*. The apparatus by which a vessel is steered. In small craft it consists of the rudder and tiller; in large vessels a wheel is added to give additional power. [...]

SF: *Helm*. The machinery by which a vessel is steered, including the rudder, tiller, wheel, &c. Applied more particularly, perhaps, to the tiller.

DM: *Leme*. Composto de varias peças de madeira, cujas faces são mui proximas entre si, em razão das suas outras dimensões: a sua peça principal chama-se madre e serve de base a todas as outras de que se compõe, e determinam a sua largura, a que se dá o nome de porta do leme, ou safrão – a parte interna, no maior comprimento do leme, é guarnecida com tufos ou machos de bronze, que vão entrar em outras tantas femeas correspondentes, pregadas sobre o cadaste: serve para, mediante elle, se dar direcção conveniente ao navio.

NDMGM: *Leme (constr.)*. Composto de varias peças de madeira, cujas faces são mui proximas entre si, em razão das suas outras dimensões; a sua peça principal chama-se madre, e serve de base a todas as outras de que se compõe e determinam a sua largura, a que se dá o nome de porta do leme, ou safrão, a parte interna, no maior comprimento do leme, é guarnecida com tufos ou machos de bronze, que vão entrar em outras tantas femeas correspondentes, pregadas sobre cadaste; serve para mediante elle, se dar direcção conveniente ao navio.

VM: *Leme*. Veja-se noções preliminares 6.

Noções preliminares 6. Leme he o principal instrumento, ou peça feita de madeira com que se governa o Navio, dando differentes direcções á sua proa.

HELMSMAN – Homem do leme, timoneiro, homem do governo.

DST, p. 120, MBMV, p. s/n, NE, p. 343; DM, p. 181 e 293, NDMGM, p. 213 e 326, VM, p. 62 e 98.

DST: *Helmsman*. The man at the helm, that is, who steers the vessel.

MBMV: *Helmsman*. The man who is charged with the management of the helm.

NE: *Helmsman*. The person who has the management of the helm for the time being. [...]

DM: *Homem do leme*. O que faz sentinella a elle, e o move convenientemente, debaixo da direcção do official que commanda o quarto.

Timoneiro. Homem do leme.

NDMGM: *Homem do leme*. O que faz sentinella a elle, e o move convenientemente, debaixo da direcção do official que commanda o quarto.

Timoneiro. Marinheiro que vai ao leme e o maneja.

VM: *Homem do leme*. He o marinheiro, que governa o leme ao qual tambem chamão *Homem do governo*, ou tambem *Timoneiro*.

Timoneiro. He o homem, que governa o Leme.

HOLD – Porão

DST, p. 121, MBMV, p. s/n, NE, p. 345, SF, p. 111; DM, p. 248, NDMGM, p. 279, VM, p. 85.

DST: *Hold*. The inner space of a vessel in which the cargo is stowed. [...]

MBMV: *Hold*. The whole interior cavity or belly of a ship, or all that part of her inside which is comprehended between the floor and the lower deck, throughout her length. This capacious apartment usually contains the ballast, provisions, and stores of a ship of war, and the principal part of the cargo in a merchantman; in the former it is divided into several

compartments (by bulk-heads) which are denominated according to the articles they contain, as, the fish-room, the spirit-room, the magazine, the bread-room, &c.

NE: *Hold*. The interior portion of a ship below the lower deck. [...]

SF: *Hold*. The interior of a vessel, where the cargo is stowed.

DM: *Porão*. O espaço interior do navio compreendido entre a sobre-quilha e a primeira coberta, de pôpa á prôa.

NDMGM: *Porão*. A parte mais funda do interior do navio, compreendido entre a sobre-quilha, e a primeira coberta, de pôpa á prôa, onde vai o lastro, e a carga.

VM: *Pora'ô*. He o vão que tem o Navio debaixo da sua primeira cuberta.

HULL – Casco

DST, p. 125, MBMV, p. s/n, NE, p. 352, SF, p. 111; AN, p. 1.

DST: *Hull, or Hulk*. The hull is the body of a vessel, exclusive of her masts, etc. The word hulk is more generally applied to old vessels, or at least to those that are not sent to sea. [...]

MV: *Hull*. The frame or body of a ship, exclusive of her masts, yards, sails, and rigging.

NE: *Hull*. The body of a ship independent of masts, sails, rigging, etc. *To hull*, to pierce the hull with shot. *A-hull*, the situation of a ship under bare poles with her helm lashed a-lee, and driving before the wind. *Hull-down*, a ship so far distant that her hull is below the horizon.

SF: *Hull*. The body of a vessel. (See A-HULL.)

AN: *Casco*. É o corpo do navio sem mastreação, ou aparelhos acessórios, ou qualquer outro arranjo.

JETTY – Molhe

DST, p. 130, NE, p. 406; DM, p. 213, NDMGM, p. 243.

DST: *Jetty*. A small pier or landing place.

NE: *Jetty*. An erection projecting into the water, of the nature of a pier, dike, or embankment, constructed of timber, earth, fascines, stones etc., or a combination thereof. By means of jetties at the mouths of rivers and the entrance to tidal harbors, the channel may be

so narrowed and the current so concentrated as to much deepen the water over entrance bars.
[...]

DM: *Molhe*. Molde feito em porto de mar, ou lanço de muro grosso a modo de cães constuido em qualquer porto, para abrigar os navios do impeto dos ventos e das ondas – n’elles se podem recolher navios de grande porte entrando com a agua do mar que se vasa, e se tolhe a entrada, para ficarem em sêco nas envasaduras; e quando os querem tirar, se torna a introduzir a agua para que nadem, e saiam á espia.

NDMGM: *Molhe*. Lanço de muro grosso feito em porto de mar, a modo de caes, construido de modo que possa abrigar os navios do impeto dos ventos e das ondas, n’elles se podem recolher navios de grande porte entrando com a maré de cheio, para ficarem em secco nas envasaduras, se fôr preciso, quando vasa a maré, e quando os querem tirar, se torna a introduzir a agua para que nadem, e possam sahir á espia.

KEEL – Quilha

DST p. 135, MBMV p. s/n, NE p. 416, SF p. 112; DM p. 259 VM p. 88, NDMGM p. 288.

DST: *Keel*. The word keel “seems originally to have signified na entire ship; for we read that the Saxons invaded England in *caels*, ceols, or cynlis (*i.e.*, keels), and in early times a gleeer was described as so many keels. This signification partly lives in *keelage*, which is a duty levied on vessels entering certains ports.” The coal-carrying barges of the Tyne are also still called keels. The keel is the principal timber in any vessel, resembling the backbone of the human frame, while the side timbers constitute her ribs. It is the foundation of the entire structure, and must be of the best material. In sall centreboard craft the keel must be sufficiently stout to allow a slit being cut through it to admit the board. In boats the keel and garboards are sometimes of one pieve. (*See FRAME.*)

MBMV: *Keel*. The principal piece of timber in a ship, which is usually first laid on the blocks in the building. It supports and unites the whole fabric, since the stem and tern posts which are elevated on its ends, are, in some measure a continuation of the keel, and serve to connect and enclose the extremities of the sides by transoms, as the keel forms and unites the bottom by timbers.

NE: *Keel*. The principal timber of a ship, and that which is first placed upon the keel-blocks. It extends from the stem to the stern-post, both of which may be considereed as continuations of it. It is composed of several sections scarfed together, each of which should

be of sufficient length to allow the fastening of four frames. White oak is used for this purpose in naval vessels. [...]

SF: *Keel.* (See PLATE 3.) The lowest and principal timber of a vessel, running fore-and-aft its whole length, and supporting the whole frame. It is composed of several pieces, placed lengthwise, and scarfed and bolted together. (See FALSE KEEL.)

DM: *Quilha.* A base principal de qualquer navio donde parte todo o esqueleto d'elle: é composta de varias peças escarvadas umas nas outras, ás quaes se dá o nome de talões da quilha.

VM: *Quilha.* He a primera pessa do Navio, que se põe sobre o Estaleiro; regula o comprimento do Navio, e he o alicerce, sobre qu esse forma este admiravel Edificio.

NDMGM: *Quilha.* A parte inferior do navio, da qual se elevam todas as obras do costado, ou a base principal de qualquer embarcação donde parte todo o escaletto d'ella; é composta de várias peças escravadas umas nas outras, ás quaes se dá o nome de talões da quilha; é o alicerce sobre o qual que se fórma este admiravel edificio.

LEECH-LINE – Apaga-penol, apaga

DST, p. 155, MBMV, p. s/n, NE, p. 431, SF, p. 113; DM, p. 32, NDMGM, p. 72, VM, p. 15.

DST: *Leech lines.* In square rig, lines from the leeches, or edges of a square sail, on either side, to blocks hung on the yard at the other side of the sail: they therefore cross each other. Leech lines brail up the sails.

MBMV: *Leech-lines.* Ropes fastened to the middle of the leeches of the main-sail and fore-sail, and serving to truss those sails up to the yards.

NE: *Leech-line.* A rope with which the leech of a course is pulled up to the yard.

SF: *Leachline.* A rope used for hauling up the leach of a sail.

DM: *Apagapenóes.* Cabos fixos nas testas dos papafigos, onde contribuem, juntamente com os briões, a carregar e abafar completamente o panno d'encontro á verga.

NDMGM: *Apagapenóes.* Cabos fixos com que nas testas dos papa-figos conjunctamente com os brioes, se carrega e abafa o panno de encontro á verga, em cada uma véla há dous apagapenoes.

VM: *Apagapenoes.* São huns Cabos, que faxzendo fixo hum dos seos Chicotes nas testas da Vela grande, e traquete, passam o outro sucessivamente por dous moitoens, hum cozido por

antavante na verga, e outro por baixo da Gavia, que cahindo a baixo puxão por elles, para que a Vela fique bem carregada pelos laizes: em cada huma destas Velas ha fous apaga-penols.

HOUAISS: *Apaga (termo de marinha). Red. de apaga-penol.*

A forma reduzida “apaga” foi adotada, tendo-se em vista a virtual inexistência do termo “apaga-penol” fora do contexto de glossários náuticos.

LET GO BY THE RUN – Largar por mão

DST, p. 156; DM, p. 188, NDMGM, p. 220, VM, p. 65.

DST: *Let go.* To slacken away a rope, or let it go altogether.

DM: *Largar por mão.* Tirar a volta, e deixa-lo correr á discrição.

NDMGM: *Largar por mão.* Tirar a volta, e deixa-la correr á discrição.

VM: *Largar.* [...] Largar também se diz quando se manda soltar qualquer Cabo que esteja com volta, ou talha, que sustem qualquer couza. Largar por mão, he soltar e desamparar o cabo que se larga.

LIFT – Arfar

DM, p. 35, NDMGM, p. 75, VM, p. 15.

DM: *Arfar.* Balancear no sentido de pôpa á prôa, erguendo-se, ou pendendo.

NDMGM: *Arfar.* Balanço de pôpa á prôa, jogar, erguendo-se, e tombando ou pendendo.

VM: *Arfadura.* He o jogo que o Navio sofre de pôpa a prôa, surto, ou á Vela.

DST, MBMV, NE e SF não registram o termo – porém o sentido corriqueiro do verbo já dá uma idéia do movimento a que se refere: a elevação ora desta, ora daquela extremidade de um navio que passa sobre uma onda, por exemplo.

Embora haja alguma indefinição quanto ao sentido exato do movimento nas definições em DM, NDMGM e VM, o Houaiss ajuda a esclarecer os sentidos específicos e a diferenciar *balançar*, *jogar* (movimento de bombordo a estibordo) de *arfar*, *caturrar* (movimento de popa a proa):

HOUAISS: *Arfar (termo de marinha)*. balançar (a embarcação) no sentido longitudinal, por efeito das ondas, mergulhando a proa e levantando a popa e vice-versa; caturrar

HOUAISS: *Balançar*. mover-se (a embarcação), transversal ou longitudinalmente, devido ao movimento das vagas; jogar

HOUAISS: *Caturrar (termo de marinha)*. Balançar-se o navio em marcha, com movimento descendente da proa, pela ação do mar; afrar.

HOUAISS: *Jogar (termo de marinha)*. M.q. *balançar*.

LOCKER – Paiol

DST, p. 165, NE, p. 445, SF p. 114; DM, p. 224, NDMGM, p. 256, VM, p. 76.

DST: *Locker*. A compartment on board of a boat, for the stowage of anything. Small cupboards are called lockers, as well as the compartments into which the chain drops, and that in which ropes, small sails, and such like necessities are stored.

NE: *Locker*. A small closet where articles may be locked up, or a compartment in a vessel used for the stowage of certain articles; as in, a *shot-locker*, where solid shot are kept; the *chain-locker*, where the chain-cables are stowed. [...]

SF: *Locker*. A chest or box, to stow anything away in.

DM: *Paiões*. Arrecadações dos mantimentos e sobresallentes do navio.

NDMGM: *Paiões*. Arrecadações dos mantimentos e sobrecellentes do navio.

VM: *Paiol*. He acomodação, que no porão se faz dividindo-o por meio de taboas, ou antepares, para se guardar *Munições de boca, e de Guerra, pano, massame &c* são varios os paiões, e todos tem suas escotilhas bem tapadas e feichadas com as suas chaves, cadeados, e varões de ferro.

MAIL-BOAT – Pacote

DST, p. 171; DM, p. 230, NDMGM, p. 261.

DST: *Mail boat*. A boat carrying letters, etc. [...]

NDMGM: *Paquete*. Correio, empregado na condução das malas.

DM: *Paquete*. Correio, empregado na condução das malas.

MAINMAST – Mastro grande

NE, p. 463; DM, p. 205, NDMGM, p. 236, VM, p. 3 e 71.

NE: *Mainmast*. The principal mast, – the second from the bow. [...]

DM: *Mastro grande*. Madeiro collocado a ré do meio do navio; e cujo comprimento de tôpo a tôpo, são duas bocas e meia da embarcação.

NDMGM: *Mastro grande*. Madeiro collocado a ré do meio do navio, e cujo comprimento de tôpo a tôpo, são duas bocas e meia da embarcação.

VM: *Mastros*. Veja-se Noções Preliminares 3 e 8.

Noções preliminares 8. Nos navios de trez mastros se distingue estes, de fórma, que o do meio se chama *Mastro-grande*, o de prôa se chama *Mastro de traquete*, e o de pôpa se dia *Mastro de mizena*, ou *Mastro da Gata*.

MASTER – Capitão, comandante

DST: *Master*. The captain of a merchant vessel, who holds a master's or extra master's certificate.

MBMV: *Master of a merchant ship*. The commanding officer, who is appointed by the owners to manage the navigation, and every thing relating to the cargo, voyage, sailors, &c. He is generally, though improperly, denominated captain.

NE: *Master*. The officer commanding a merchant-man. His duties comprise the maintenance of discipline, the handling and navigation of the ship, and the proper stowage of the cargo. To him great powers are confided and upon him great responsibilities rest. His legal rights, duties, and remedies in regard to owners, shippers, passengers, and crew are regulated by special statutes, by agreement with the owners, and by the customs of the sea.

NDMGM: *Capitão de navio mercante*. Designa commandante de um navio de commercio, é synonymo de mestre, e de patrão, por que entre nós capitão designa mestre de um navio empregado em viagem de longo curso, em quanto que o mestre importa o capitão de cabotagem, e patrão o capitão de pequena cabotagem que se faz em lanchas, cahiques, ou qualquer genero de barcos pequenos. E' pois o capitão que se encarrega da direcção de uma embarcação por uma soldada; ou por uma porção nos lucros da empreza, excetuando as ordens que lhes são para este fim dadas. [...]

NDMGM registra “capitão” e “commandante” como sinônimos à página 362.

MASTHEAD – Tope do mastro

DST p. 115, MBMV p. s/n, NE p. 487; DM p. 296, NDMGM p. 329, VM p. 100.

DST: *Head of the mast, or mast head.* roughly speaking, tue top of a mast, but technically it means that part of a mast from the hounds upwards.

MBMV: *Head of a mast, or mast-head.* The upper part of any mast, or that whereupon the *caps* or *trucks* are placed.

NE: V. “Masts”.

DM: *Tope.* Extremo superior.

NDMGM: *Tópe.* Extremo superior dos mastros; distinguem-se, por *tópe grande*, *tópe de prôa*, e *tópe da gata*.

VM: *Tope.* He o ultimo extremo dos mastros, aonde existe flamula, e os cataventos dos mastros, que se distinguem por *tope grande*, *tope de prôa*, e *tope da gata*, ou *da mizena*.

MIZZEN-MAST – Mastro da mezena

DST, p. 179, MBMV, p. s/n, SF, p. 115; DM, p. 204, NDMGM, p. 236, VM, p. 3 e 71.

DST: *Mizzen mast.* The aftermost mast in vessels of many descriptions, as described under the heading *Mast*.

MBMV: *Mizen-mast.* The smallest mast, and stands about half way between the main-mast and the stern.

SF: *Mizzen-mast.* The aftermost mast of a ship. (See *Plate 1.*) [...]

DM: *Mastro da mezena.* O que fica mais próximo da pôpa do navio. [...]

NDMGM: *Mastro da mezena.* O que fica mais próximo da pôpa do navio. [...]

VM: *Mastros.* Veja-se Noções Preliminares 3 e 8.

Noções preliminares 8. Nos navios de trez mastros se distingue estes, de fórmula, que o do meio se chama *Mastro-grande*, o de prôa se chama *Mastro de traquete*, e o de pôpa se dia *Mastro de mizena*, ou *Mastro da Gata*.

MOOR – Amarrar

DST, p. 181, MBMV, p. s/n, NE, p. 502, SF, p. 115; DM, p. 26, NDMGM, pp. 64-5, VM, p. 12.

DST: *Moor, mooring.* To moor is to take up a mooring, but sometimes the same term is used to signify bringing a vessel to an anchor: and a vessel with an anchor out both ahead and astern is said to be moored; as she may also be when both anchors are brought to one cable (as described under SWIVEL). A permanent mooring is an arrangement of weights or cross pieces of timber sunk below the ground under water. To these a chain is made fast and attached at the other end to a rope, and that rope to a buoy. Boats lying habitually in one harbout have moorings in it. [...]

MBMV: *To moor.* To confine or secure a ship in a particular station by chains or cables, which are either fastened to the adjacent shore or to anchor in the bottom: a ship is never said to be moored when she rides by a single anchor.

NE: *Moor.* To secure a ship with cables attached to two anchors, to a wharf, or to permanent moorings. [...]

SF: *Moor.* To secure by two anchors.

DM: *Amarrar o navio.* É segural-o no ancoradouro por meio de ancoras; ou com ostaxas e viradores fixos em boias, arganéos, etc.

NDMGM: *Amarrar o navio.* é segura-lo no ancoradouro por meio de ancoras, ou com ostaxas e viradores fixos em boyas, arganéos, &c., devem ficar uma á enchente, e outra á vasante, ficando a maior para a parte donde o vento costuma soprar com mais força, ou de perigo pela pôpa.

VM: *Amarar.* He dar fundo ao Navio com duas ancoras, que devem ficar distantes em paragem tal, que huma fique á enchente, e outra á vazante, sendo a maior ancora a que deve ficar para a parte donde o Vento costuma soprar com mais força, ou para a parte oposta a algum perigo, que haja pela pôpa.

PINNACE – Pinaça

DST, p. 201, MBMV, p. s/n, NE, p. 647, SF, p. 117; DM, p. 242.

DST: *Pinnace (in the Royal Navy)*. An open boat propelled usually by oars, though in modern times some have been fitted with engines, working either by steam, electricity or oil-gas. The boat ranges from 28 to 32 feet in length, and is used for general purposes.

MBMV: *Pinnace*. A small vessel, navigated with oars and sails, and having generally two masts rigged like those of a schooner.

Pinnace is also a boat usually rowed with eight oars. See *Boat*.

NE: *Pinnace*. Originally a small vessel propelled by sails and oars, usually schooner-rigged, and employed as a tender to large vessels. [...] The name is now given to a double-hanked carvel-built row-boat, and is also applied to a person of low habits.

SF: *Pinnace*. A boat, in size between the launch and a cutter.

DM: *Pinaça*. Embarcação pequena.

POOP – Tombadilho

DST, p. 203, MBMV, p. s/n, NE, p. 655, SF, p. 117; DM, p. 295, NDMGM, p. 329, VM, p. 100.

DST: *Poop*. Properly an extra deck on the after part of a vessel. (See diagrams under Deck.) [...]

MBMV: *Poop*. The highest and aftmost deck of a ship. See DECK.

MBMV: *Decks*. The planked floors of a ship which connect the sides together, and serve as different platforms to support the artillery and lodge the men, as also to preserve the cargo from the sea and rains. Ships of the first and second rate are furnished with three whole decks, reaching from the stem to the stern, besides a *forecastle* and a *quarter-deck*, the former extending aft from the stern to the belfry, and the latter forward from the stern to the main-mast, a vacancy being left in the middle which opens to the upper deck and forms what is called the *waist*; there is yet another deck above the hinder part of the quarter-deck called the *poop*, which also serves as a roof for the captain's cabin or *coach*; and another deck below the lower-gun-deck called the *orlop*, whereon the cables are coiled and the sails stowed, &c. [...]

NE: *Poop*. A partial deck elevated over the spar-deck, and extending from the mizzen-mast aft. A vessel is *pooped* when, in running before a heavy sea, the waves break over the taffrail.

SF: *Poop*. A deck raised over the after part of the spar deck. A vessel is *pooped* when the sea breaks over her stern.

DM: *Tombadilho.* A parte mais elevada do navio, que segue desde o mastro da mezena até á pôpa – não é geral em todos os navios, alguns têm tólda e tombadilho; outros têm unicamente ou tólda, ou tombadilho, e finalmente, também ha alguns que não têm nem uma, nem outra cousa, e a estes se dá o nome – *de coberta lavada.*

NDMGM: *Tombadilho.* Meia coberta no castello de pôpa, a parte mais elevada do navio, que segue desde o mastro da gata até á pôpa; não é geral em todos os navios, alguns tem tolda e tombadilho, outros tem unicamente a tolda, e também ha alguns que não tem nem uma, nem outra cousa, e a estes se dá o nome de coberta lavada.

VM: *Tombadilho.* He o lugar comprehendido desde o mastro da Gata até a pôpa. Há Navios cujo tombadilho faz ficar mais altaroço a parte de sua pôpa, debaixo do qual he a rabada, e sobre elle he que o Oficial manda á via.

PORT – Bombordo

DST, p. 203, MBMV, p. s/n, NE, p. 656, SF, p. 117; DM, p. 61, NDMGM p. 103, VM p. 24.

DST: *Port.* The left hand side of the vessel.

MBMV: *Port.* A name given, in some occasions, to the larboard or left side of the ship [...].

NE: *Port.* The left side of a vessel, – a term which has been substituted for the old word *larboard*, as being less likely to be mistaken for *starboard*.

SF: *Port.* Usend instead of *larboard*.

DM: *Bombordo.* O lado esquerdo dos navios, na direcção de pôpa á prôa.

NDMGM: *Bombordo.* O lado esquerdo do navio, que corresponde a quem está voltado para a prôa; é opposto a estibordo.

VM: *Bombordo.* He o lado esquerdo do Nacio, relativo a quem estando na pôpa olhar para a prôa: ao contrario para os que estando na prôa olharem para a pôpa.

PORT – Porto

MBMV, p. s/n, NE, p. 656; DM, p. 250, NDMGM p. 280.

MBMV: *Port.* A harbour or haven on the sea-coast.

NE: *Port.* [...] A place of resort for vessels for commercial purposes. (See HARBOUR.) A place more or less protected from the wind and sea, and used as a place of refuge for vessels in tempestuous weather. [...]

NDMGM: *Porto.* Ancoradouro, sitio em que entram as embarcações, para surgir n'elle, e estar em seguro, e a salvo.

Porto de mar. Logar abrigado á borda do mar, que dá passagem para a terra, e póde receber navios e abriga-los de temporaes.

DM: *Porto.* Ancoradouro.

Porto de mar. Logar abrigado á borda do mar, que dá passagem para a terra, e póde receber navios e abriga-los de temporaes.

PORT-HOLES – Vigias

DST, p. 204; DM, p. 315, NDMGM, p. 349, VM, p. 105

DST: *Ports, port-holes.* Openings in the sides of a vessel, as the round holes or windows so often seen in passenger steam-boats.

DM: *Vigias da coberta.* Aberturas quadrangulares que ha nos costados dos navios, a fim de entrar o ar e a claridade nas cobertas.

NDMGM: *Vigias da coberta.* Aberturas quadrangulares que ha nos costados dos navios, a fim de entrar o ar e a claridade nas cobertas.

VM: VIGIAS. São humas aberturas quadrangulares, que há nos costados do Navio, para por ellas entrar o ar, e a claridade na cuberta. Há alguns Camarotes, que tem vigias para dentro do Navio. *Vigias* são tambem os homens que se mandão pôr como sentinelas no Gurupés, nos laizes, e nos topes para vigiarem se aparece terra, alguma Esquadra, ou Embarcação.

PUT THE HELM DOWN – Meter o leme de ló, orçar

DST, p. 118; DM, p. 209, GMA, p. 136, NDMGM, p 225, VM, p. 67.

DST: *Helm up, helm down.* If a beginner receive the order “Helm up!” the first question which will naturally present itself to his mind is, – “Up to what?” a very reasonable question to ask; for if it is to go *up* it certainly must go up to something. And such reasoning will

undoubtedly solve the difficulty, for nothing at sea is done without a reason. Now, there is in a boat propelled by the wind but one thing to which the tiller could be put, viz.: the wind, the very *raison d'être* of such a boat's existence. Helm up, then, must of necessity mean *up to the wind*; and so, in fact, it does, for no matter what position a boat may be in, no matter what turns or twists from that position she may make, no matter whether it be light or dark, foggy or clear, whether the wind be ever so steady or shift from north to south and all round the compass again; whatever the time or whatever the circumstances, a beginner need never be at a loss for the meaning of "helm up": he has but to determine the direction of the wind (and if there be a doubt in his mind over that, the sail, which naturally stands away from it, will quickly dispel it) and up against it goes the tiller without a further thought. [...] The meaning of "helm up" having been mastered, that of "helm down," being precisely the opposite in all cases, is already understood [...].

DM: *Metter de ló.* Pôr o extremo de vante da cana do leme a sotavento, a fim de que o navio orse rapidamente até coxar a bolina, ou virar por d'avante.

GMA: *Leme de ló.* Voz que se emprega para indicar que o leme deve ser posto a barlavento.

NDMGM: *Ló.* Parte onde as velas são amuradas, por isso quando o navio orsa se diz: vem de ló.

VM: *Lo'.* He a parte onde as Velas vão amuradas, por isso quando o Navio orsa se diz: vem de ló. Quando querem que elle orse diz-se ao homem do Leme *mete o Leme de ló.*

Aqui a igualdade dos termos pode ser demonstrada a partir do efeito que causam no navio. Segundo a explicação em DST citada acima, a ordem de "helm down" faz com que o timoneiro vire a cana do leme a sotavento, o que por sua vez vira a proa do leme a barlavento e faz com que a proa do navio se aproxime da linha do vento; assim, a embarcação orça – e estas são exatamente as situações descritas em *leme de ló* em DM, GMA, NDMGM e VM.

PUT THE HELM UP – Meter o leme de encontro, arribar

DST, p. 118; GMA, p. 136.

DST: *Helm up, helm down.* If a beginner receive the order "Helm up!" the first question which will naturally present itself to his mind is, – "Up to what?" a very reasonable question to ask; for if it is to go *up* it certainly must go up to something. And such reasoning will

undoubtedly solve the difficulty, for nothing at sea is done without a reason. Now, there is in a boat propelled by the wind but one thing to which the tiller could be put, viz.: the wind, the very *raison d'être* of such a boat's existence. Helm up, then, must of necessity mean *up to the wind*; and so, in fact, it does, for no matter what position a boat may be in, no matter what turns or twists from that position she may make, no matter whether it be light or dark, foggy or clear, whether the wind be ever so steady or shift from north to south and all round the compass again; whatever the time or whatever the circumstances, a beginner need never be at a loss for the meaning of "helm up": he has but to determine the direction of the wind (and if there be a doubt in his mind over that, the sail, which naturally stands away from it, will quickly dispel it) and up against it goes the tiller without a further thought. [...] The meaning of "helm up" having been mastered, that of "helm down," being precisely the opposite in all cases, is already understood [...].

GMA: *Leme de encontro*. Voz que se emprega para indicar que o leme deve ser posto a sotavento.

HOUAISS: *Leme de encontro*. Posição em que a porta do leme fica toda a sotavento, afastando da linha do vento a embarcação a vela.

Aqui a igualdade dos termos pode ser demonstrada a partir do efeito que causam no navio. Segundo a explicação em DST citada acima, a ordem de "helm up" faz com que o timoneiro vire a cana do leme a barlavento, o que por sua vez vira a porta do leme a sotavento e faz com que a proa do navio se afaste da linha do vento; assim, a embarcação arriba – e estas são exatamente as situações descritas em *leme de encontro*, tanto em GMA como no Houaiss.

QUARTER – Alheta

DST, p. 207, MBMV, p. s/n, NE, p. 676, SF, p. 118; DM, p. 20, NDMGM, p. 60, VM, p. 11.

DST: *Quarter*. Literally, says Smith, one quarter of the ship; but in common parlance applies to 45 degs. Aft of the beam. In other words the quarters are those portions of the sides of a vessel about half way between beam and stern; and in their position aft of the beam, may be said to correspond with the bows, which lie forward of the beam.

MBMV: *Quarter*. That part of a ship's side which lies towards the stern, or which is comprehended between the aftmost end of the main chains, and the sides of the stern, where it is terminated by the quarter-pieces.

NE: *On the quarter*. The position of an object 45° abaft the beam.

SF: *Quarter*. The part of a vessel's side between the aft part of the main chains and stern.
[...]

DST: *Alheta*. Encontro da borda do navio com o painel de popa: o canto que resulta desse encontro – *pela alheta*; na direcção d'ella.

NDMGM: *Alheta (constr.)*. Encontro da borda do navio com o painel de popa, o canto que resulta desse encontro

Alhetas. Os dous cantos da pôpa do navio pela parte de fóra.

VM: *Alheta*. He o canto que faz o costado do Navio com o painel de pôpa.

QUARTER-DECK – Tolda

DST, p. 207, MBMV, p. s/n, NE, p. 674, SF, p. 118; DM, p. 2294, NDMGM, p. 327, VM, p. 99.

DST: *Quarter-deck*. That portion of the deck covering the quarters. See DECK.

MBMV: *Quarter-deck*. See DECK.

MBMV: *Decks*. The planked floors of a ship which connect the sides together, and serve as different platforms to support the artillery and lodge the men, as also to preserve the cargo from the sea and rains. Ships of the first and second rate are furnished with three whole decks, reaching from the stem to the stern, besides a *forecastle* and a *quarter-deck*, the former extending aft from the stern to the belfry, and the latter forward from the stern to the main-mast, a vacancy being left in the middle which opens to the upper deck and forms what is called the *waist*; there is yet another deck above the hinder part of the quarter-deck called the *poop*, which also serves as a roof for the captain's cabin or *coach*; and another deck below the lower-gun-deck called the *orlop*, whereon the cables are coiled and the sails stowed, &c. [...]

NE: *Quarter-deck*. The upper deck abaft the mainmast. [...]

SF: *Quarter-deck*. That part of the deck abaft of the main-mast.

DM: *Tólda*. É uma meia coberta superior ao convéz, que segue desde o mastro grande até á pôpa do navio – não é geral em todos.

NDMGM: *Tolda*. É uma meia coberta superior ao convéz do navio, que segue desde o mastro grande até á pôpa, e sobre a qual a gente anda: não é geral em todos os navios.

VM: *Tolda*. He tudo quanto vai do mastro grande até o da mizena. [...]

QUAY – Cais

DST, p. 208, MBMV, p. s/n, NE, p. 675; DM, p. 75.

DST: *Quay*. An artificial landing place.

MBMV: *Quay, or key*. A place to land goods upon.

NE: *Quay*. An artificial bank or wharf, at the side of a harbor or stream, at which vessels receive and discharge cargo.

DM: *Caes*. Obra de madeira ou de pedra nas praias onde se desembarca ou aborda.

RAIL – Amurada, balaustrada

DST, p. 209, MBMV, p. s/n, NE, p. 677; DM, p. 27, NDMGM, p. 66, VM, p. 13.

DST: *Rails*. Narrow planks or bars placed in various parts of a vessel, as the *fiferails*, into which belaying pins may be fitted. (*See Fiferail.*)

Taffrail. The rail over the aftermost part of a vessel. (*See Taffrail.*)

Rough rails, or rough-tree rails. The uppermost rails round a ship; or any timbers placed temporarily on a vessel's side, or elsewhere. *See diagram under Frame.*)

Rails of the dead. Curved timbers on each side of a ship's stem supporting the headknees, etc.

MBMV: *Rails*. Narrow planks nailed for ornament on several parts of a ship's upper works, as drift-rails, fife-rails, sheer-rails, waist-rails, &c. some of which are also intended as a fence to prevent the sailors from falling overboard.

Rails of the head. Curved pieces of timber, extending from the bows on each side to the continuation of the ship's stem, to support the knee of the head, &c.

NE: *Rail*. The upper part of the bulwarks. Rods and stanchions across the ship at the break of the poop or forecastle. *Rails of the head*, curved pieces of timber extending from the bows on each side to the continuation of the sip's stem, to support the knee of the head.

DM: *Amurada*. Todo o lado interior do navio de pôpa a prôa.

NDMGM: *Amurada*. Cada um dos lados do navio pela parte interior.

VM: *Amurada*. He a parte interior do costado do Navio.

HOUAISS: *Balaustrada (termo de marinha)*. Conjunto dos balaústres e das correntes, cabos de arame ou vergalhões que guarnecem a borda de um navio e servem para proteger as pessoas a bordo.

DM, NDMGM e VM trazem apenas “balaústre”, no singular, sem registrar “balaustrada”. Em algumas ocorrências o termo original *rail(s)* também foi traduzido por “balaústres” e “corrimão”.

RIGGING – Massame

DST, p. 218, MBMV, p. s/n, NE, p. 693, SF, p. 119; DM, p. 203, NDMGM, p. 234, VM, p. 70.

DST: *Rigging*. The system of cordage in a vessel by which masts are supported and sails extended and worked. There must be two sorts of rigging, therefore, viz., stationary and movable: the first is called *standing rigging*, and the other *running rigging*. [...]

MV: *Rigging*. A general name given to all the ropes employed to support the masts, and to extend or reduce the sails, or arrange them to the disposition of the wind.

NE: *Rigging*. A general name for all ropes or chains employed to support and work masts, yards, sails, etc. *Standing rigging*, rigging set up permanently, as stays, backstays, bobstays, shrouds, etc. *Running rigging*, the ropes which are hauled upon from time to time, in order to adjust the yards, sails, etc.

SF: *Rigging*. The general term for all the ropes of a vessel. (See RUNNING, STANDING.) Also, the common term for shrouds with their ratlines; as, the *main rigging*, *mizzen rigging*, &c.

DM: *Massame*. O complexo de todos os cabos que se empregam no aparelho de um navio.

VM: *Massame*. He termo que significa em geral, todos os Cabos, que pertencem ao aparelho do Navio.

NDMGM: *Massame*. O complexo de todos os cabos que se empregam no aparelho de um navio.

RING-BOLT – Arganéu

DST, p. 220, MBMV, p. s/n, NE, p. 693, SF, p. 119; DM, p. 35-6, NDMGM, p. 76, VM, p. 16.

DST: *Ring-bolt.* A bolt with a ring on its head. It is usually passed through one of the strongest timbers of a vessel for the attachment of a tackle or rope.

MBMV: *Ring-bolt.* An iron bolt, with an eye at one end, wherein is fitted a circular ring. [...]

NE: *Ring-bolt.* A bolt with an eye in one end in which a ring is fitted for convenience in hooking tackles.

SF: *Ring-bolt.* An eye-bolt with a ring through the eye. (*See eye-bolt.*)

DM: *Arganeo.* Argola redonda ou triangular, que serve para engatar talhas, estralheiras, etc. para o serviço de manobra, e de artilheria [...]

NDMGM: *Arganéu.* Argola redonda ou triangular, que serve para engatar talhas, estralheiras, &c. para o serviço da manobra, e da artilheria [...]

VM: *Argane'ó.* He toda a argola de ferro pregada, ou destinada para o serviço do navio.

ROADSTEAD – Ancoradouro

DST, p. 221, MBMV, p. s/n, NE, p. 695, SF, p. 119; DM, p. 28, NDMGM, p. 68, VM, p. 13.

DST: *Road, or roadstead.* A place of anchorage at a distance from the shore. [...]

MBMV: *Road, or Road-stead.* A bay, or place of anchorage, at some distance from the shore, on the sea-coast.

NE: *Road, or Roadstead.* An off-shore anchorage, affording less protection to vessels than a harbor.

SF: *Road, or roadstead.* An anchorage at some distance from the shore.

DM: *Ancoradouro.* Em qualquer paragem marítima, o lugar em que se podem amarrar navios com maior vantagem e commodidade.

NDMGM: *Ancoradouro.* Logar proprio e acomodado para as embarcações lançarem ancora [...].

VM: *Ancoradouro*. He o lugar proprio em que se costuma fundiar nas Barras, Bahias, ou Anseadas.

ROLL – Jogar

DST, p. 222, NE, p. 698, WFDM, p. 1087; DM, p. 184, NDMGM, p. 218, VM, pp. 15 e 64.

DST: *Roll, rolling*. The oscillation of a vessel in a heavy sea. [...]

NE: *Roll*. The oscillating movement of a ship caused by the seas striking on her side. [...]

WFDM: *Rolling*. The motion by which a ship rocks from side to side like a cradle, occasioned by the agitation of the waves.

DM: *Jogar*. Balancear, agitar-se de pôpa á prôa, ou de bombordo a estibordo.

NDMGM: *Jogar*. Balancear, agitar-se de pôpa á prôa, ou de bombordo a estibordo. [218]

VM: *Jogar*. Veja-se *Arfadura*.

Arfadura. He o jogo que o Navio sofre de pôpa a prôa, surto, ou á Vela.

Embora haja alguma indefinição quanto ao sentido exato do movimento nas definições em DM, NDMGM e VM, o Houaiss ajuda a esclarecer os sentidos específicos e a diferenciar *balançar, jogar* (movimento de bombordo a estibordo) de *arfar, caturrar* (movimento de popa a proa):

HOUAISS: *Arfar (termo de marinha)*. balançar (a embarcação) no sentido longitudinal, por efeito das ondas, mergulhando a proa e levantando a popa e vice-versa; caturrar

HOUAISS: *Balançar*. mover-se (a embarcação), transversal ou longitudinalmente, devido ao movimento das vagas; jogar

HOUAISS: *Caturrar (termo de marinha)*. Balançar-se o navio em marcha, com movimento descendente da proa, pela ação do mar; afrar.

HOUAISS: *Jogar (termo de marinha)*. M.q. *balançar*.

ROPE – Cabo

DST, p. 223, MBMV, p. s/n, NE, p. 699; DM, p. 69, NDMGM, p. 110, VM, p. 27.

DST: *Rope*. Generally speaking, cordage above one inch in circumference. A rope, technically, is a twist of a certain number of *strands* of hempen fibre; a strand being a number of *yarns*, and a yarn a certain proportion of twisted fibers. Three strands form a rope; though four-stranded manilla is now largely used on yachts. [...]

MBMV: *Ropes*. A general name given to all sorts of cordage above one inch in circumference, used in rigging a ship. [...]

NE: *Rope*. “A large stout twisted cord of not less, usually, than an inch in circumference. It differs from cord, line and string only in size.” (Webster.)

DM: *Cabo*. Nome generico com que se designa qualche corda empregada no aparelho de qualquer navio.

NDMGM: *Cabo*. Nome de qualquer corda grossa [...].

VM: *Cabo*. He o nome geral, que dão a todas as cordas do Navio, de sorte, que nelle só ao do sino lhe chamão Corda.

RUDDER – Leme

DST, p. 226, NE, p. 706, SF, p. 119; DM, p. 190, NDMGM, p. 222, VM, p. 2 e 66.

DST: *Rudder* (*anglo saxon, steor-roper*). That instrument by which a vessel is steered. Tiphys is said to have been its inventor. The rudder is hung upon the stern post of a vessel by means of *gudgeons* and *pintles*, otherwise called *rudder bands* or *braces*. [...]

NE: *Rudder*. That part of the helm of a vessel which is attached to the stern-post, and by whose movements the vessel is steered. [...]

SF: *Rudder*. The machinery by which a vessel or boat is steered.

DM: *Leme*. Composto de varias peças de madeira, cujas faces são mui proximas entre si, em razão das suas outras dimensões: a sua peça principal chama-se madre e serve de base a todas as outras de que se compõe, e determinam a sua largura, a que se dá o nome de porta do leme, ou safrão – a parte interna, no maior comprimento do leme, é guarnecida com tufos ou machos de bronze, que vão entrar em outras tantas femeas correspondentes, pregadas sobre o cadaste: serve para, mediante elle, se dár direcção conveniente ao navio.

NDMGM: *Leme* (*constr.*). Composto de varias peças de madeira, cujas faces são mui proximas entre si, em razão das suas outras dimensões; a sua peça principal chama-se madre, e serve de base a todas as outras de que se compõe e determinam a sua largura, a que se dá o

nome de porta do leme, ou safrão, a parte interna, no maior comprimento do leme, é guarnecida com tufos ou machos de bronze, que vão entrar em outras tantas femeas correspondentes, pregadas sobre cadaste; serve para mediante elle, se dar direcção conveniente ao navio.

VM: *Leme*. Veja-se noções preliminares 6.

Noções preliminares 6. Leme he o principal instrumento, ou peça feita de madeira com que se governa o Navio, dando differentes direcções á sua proa.

RUDDER-CASING – Caixão do leme

DST, p. 228; DNDL, pp. 216 e 218.

DST: *Rudder case, or rudder trunk*. A casing of wood fitted round the *helmport* – *i.e.*, the hole through which the stock of the rudder passes when the boat has a counter.

DM, NDMGM e VM não registram o termo; DNDL, no entanto, sugere “caixão do leme” como tradução de *rudder trunk* e traz uma ilustração que se corresponde perfeitamente à definição de DST na pág. 218.

RUN ASHORE – Dar à costa

DST, p. 6, MBMV, p. s/n, NE, p. 50; DM, p. 117, NDMGM, p. 150.

DST: *Ashore*. On *terra firma*. A vessel aground is sometimes spoken of as “ashore”.

MBMV: *Ashore*. On the shore, on land, as opposed to *aboard*. A ship is said to be *ashore* when she has run upon the ground, either by design or accident.

NE: *Ashore*. On land, – opposed to *aboard*; when applied to a ship, means that she is aground.

DM: *Dár á costa*. Encalhar, naufragar n’ella com tormenta.

NDMGM: *Dar á costa*. Encalhar, e naufragar n’ella.

SAIL – Vela

MBMV, p. s/n, NE, p. 711; DM, p. 307, NDMGM, p. 342, VM, p. 104.

MBMV: *Sail*. An assemblage of several breadths of canvas or other texture sewed together, and extended on or between the masts to receive the wind and impel the vessel through water. [...]

NE: *Sails*. The canvas, cloth, or other fabric attached to the yards, gaffs, stays, etc., of a vessel, which, when extended, are acted upon by the force of the wind. [...]

DM: *Véla*. União de muitas larguras de lona, meia lona ou brim, acotelladas e aluadas convenientemente, segundo o lugar a que são destinadas; a cada uma das larguras de per si se chama panno.

NDMGM: *Véla*. Junção de muitas larguras de lona ou brim, que acuteladas e aluadas á feição, segundo o lugar a que são destinadas; o conjuncto de tudo se chama panno, que se solta para tomar o vento, que enfunando-o impelle a embarcação [...]

VM: *Vela*. He termo geral para toda a sorte de pano que tem o Navio [...].

SCUPPER – Embornal

DST, p. 241, MBMV, p. s/n, SF, p. 120; DM, p. 131, NDMGM, p. 167, VM, p. 46.

DST: *Scuppers*. Openings in the bulwarks of a ship to carry off deck water. [...]

MBMV: *Scuppers*. Certain channels cut through the water-ways and sides of a ship at proper distances, and lined with sheet lead in order to carry the water off the deck into the sea.

SF: *Scuppers*. Holes cut in the water-ways for the water to run from the decks.

DM: *Embornaes*. Furos praticados nos trincanizes, com viagem inclinada para o costado, destinados a dar passagem ás aguas que se derramam no convez, e nas cobertas.

NDMGM: *Embornaes (constr.)*. Furos praticados nos trincanizes, com viagem inclinada para o costado, destinados a dar passagem ás aguas que se derramam no convez, e nas cobertas: nas cobertas para o porão para o mesmo fim.

VM: *Embornaes*. São huns furos redondos, ou quadrangulares feitos nos lados do Navio ao nivel da tolda, convés, &c. para sahir a agoa da baldeação, chuva, ou ondas do mar. Nas cubertas tambem há embornaes, que conduzem a agoa para o porão, esta se tira ao depois pelas bombas. No tanque das peles há tambem embornaes.

SET – Caçar

DST, p. 244, MBMV, p. s/n, NE, p. 731; DM, p. 72, NDMGM, p. 112, VM, p. 28.

DST: *Set sail.* To haul up the sails preparatory to starting, synonymous with “*make sail*”.

MBMV: *To set.* Applied to the sails, implies the loosing and extending them, so as to force the ship through the water, and is used in contradistinction to taking them in.

NE: *To set a sail.* To spread it.

DM: *Caçar.* Allar as escotas das vélas, a fim de que ellas apresentem ao vento a sua maior superficie [...].

NDMGM: *Caçar.* Alar as escotas das vélas para aproveitar o vento.

VM: *Caçar.* He termo, que designa puxar pelas escotas. [...]

SHEET – Escota

DST, p. 246, MBMV, p. s/n, NE, p. 733, SF, p. 121; DM, p. 142, NDMGM, p. 180, VM, p. 50.

DST: *Sheets.* The rope attached to a sail so that it may be *worked*, that is, let out or hauled in as occasion may require. [...]

MBMV: *Sheet.* A rope fastened to the one or both the lower corners of a sail to extend and retain it in a particular situation. [...]

NE: *Sheet.* A rope or chain fastened to the lower corner of a sail, to haul and keep it in place. [...]

SF: *Sheet.* A rope used in setting a sail, to keep the clew down to its place. With square sails, the sheets run through each yard-arm. With boom sails, they haul the boom over one way and another. They keep down the inner clew of a studdingsail and the after clew of a jib. (*See Home.*)

DM: *Escotas.* Cabos de laborar, que andam fixos nos punhos inferiores das vélas, formados pelo encontro das testas com as esteiras – servem para as cassar e conter naquella situação.

NDMGM: *Escotas.* Cabos de laborar, que andam fixos nos punhos inferiores das vélas, formados pelo encontro das testas com as esteiras, e nas pontas mais baixas das velas latinas, que são triangulares, e onde prendem os cabos das escotas. Servem para ellas ficarem bem estendidas, e apresentarem ao vento toda a sua superficie depois de largadas e caçadas.

VM: *Escotas*. São huns Cabos, que se amarrão nos punhos inferiores das Velas: servem para ellas ficarem bem estendidas, e apresentarem ao vento toda a sua superficie depois de largadas, e caçadas.

SHORE-FAST – Espia

NE, p. 746; DM pp. 145, NDMGM pp. 183, VM pp. 51.

NE: *Shore-fast*. A hawser or chain securing a ship to the shore.

DM: *Espia*. Qualquer cabo dado para terra, para outro qualquer navio; ou talingado em ancorote e espiado pela lancha – serve para dar uma direcção qualquer ao navio, a fim de procurar o ancoradouro, ou para sahir d’elle, quando se não pode fazer á véla immediatamente do lugar onde se acha fundeado; ou não convem tomar o ancoradouro velejando.

NDMGM: *Espia*. Qualquer cabo dado para terra, para outro qualquer navio; ou talingado em ancorote e espiado pela lancha; serve para dar uma direcção qualquer ao navio, afim de procurar o ancoradouro, ou para sahir d’elle, quando se não pode fazer á véla imediatamente do lugar onde se acha fundeado, ou não convém tomar o ancoradouro velejado. As espias tem diso a salvação de muitos navios.

VM: *Espia*. São amarretas, ou viradores, em cujo extremo se entalinga hum ferro, que sendo levado pela lancha, o largão na paragem destinada, e vindo com o outro chicote para bordo, se gurne este ao cabrestante e se vira, para o Navio ser levado para o lugar que se dezeja. Tambem em lugar de ir dar fundo ao ferro, da-se hum chicote do virador a qualquer Embarcação, ficando o outro para se virar no cabrestante. As *Espias* tem sido a salvação de muitos Navios.

Houaiss e Aulete também confirma o uso:

AULETE: *Espia (mar.)*. Cabo para amarrar embarcações ao cais, a uma boia ou a uma outra embarcação.

HOUAISS: *Espia (termo de marinha)*. Cabo grosso us. Para amarrar uma embarcação à outra, ao cais, a uma bóia etc.

SKYLIGHT – Albói, gaiúta

DST, p. 254, NE, p. 758; AN p. 40.

DST: *Skylight*. A framework of wood, often glazed and made to open, admitting light and air into the cabin of a vessel.

NE: *Skylight*. A hatch covered with glass, admitting light to the deck below.

Merriam-Webster: *Skylight*. An opening in a house roof or ship's deck that is covered with translucent or transparent material and that is designed to admit light.

TNNT sugere “clarabóia”, “albói” e “gaiúta” como possíveis traduções, porém DST, NDMGM e VM não registram nenhum dos três termos. Todos os três aparecem no Houaiss e no iDicionário Aulete como termos náuticos, embora apenas os dois últimos apareçam como termos de marinha. As definições destes últimos dois termos são muito similares, e AN considera-os sinônimos:

HOUAISS: *Albóio (termo de marinha)*. No navio, cobertura envidraçada de escotilha us. para iluminar e arejar; albói

HOUAISS: *Gaiúta (termo de marinha)*. Armação metálica ou de madeira ger. dotada de vidraças, que cobre uma escotilha protegendo da intempérie o interior de uma embarcação e destinada a prover-lhe iluminação natural e aeração

AULETE: *Alboio*. Claraboia que pode abrir-se, o mesmo que *albói*.

AULETE: *Albói (náut.)*. Pequena abertura por onde o ar e a luz penetram nas cobertas dos navios.

AN: *Gaiúta*. Armação de ferro ou de outro metal, tendo abas envidraçadas, que cobrem as escotilhas destinadas à entrada de ar e luz para os compartimentos. Também se chama albóio.

SPARS – Mastreação

DST, p. 260, MBMV, p. s/n, NE, p. 766, SF, p. 122; DM, p. 204, NDMGM, p. 235, VM, p. 71.

DST: *Spar*. A spar is one of the timber members of a vessel's gear disunited from the rest. A boom, gaff, a yard, or any other such member, is itself a spar; and all these, taken collectively, form the spars of a ship. Thus we may come across a member of which we do not immediately recognise the purpose; but we know it at once to be a *spar*.

MBMV: *Spars*. Large round pieces of timber, fit for making top-masts, &c.

NE: *Spar*. Any round piece of timber used for a mast, yard, boom, etc. [...]

SF: *Spar*. The general term for all masts, yards, booms, gaffs, &c.

DM: *Mastreação*. O acto de mastrear o navio – o complexo de mastros e mastaréos, que entram na sua organização.

NDMGM: *Mastreação*. Os mastros do navio, todos os mastros complexos, e mastaréos, que entram na sua organização.

VM: *Mastreaça'o*. He termo que significa mastros, e mastaréos juntamente.

SPOKE – Malagueta

NE, p. 768; DM, p. 197, NDMGM, p. 230.

NE: *Spoke*. One of the projecting handles of the steering-wheel. [...]

DM: *Malaguetas do leme*. A prolongação dos raios da roda para fóra d'ella, e sobre as quaes os marinheiros applicam a força, para governar o navio.

NDMGM: *Malaguetas do leme*. A prolongação dos raios da roda para fóra d'ella, e sobre as quaes os marinheiros applicam a força para governar o navio.

SQUARE – Bracear pelo redondo, cruzar as vergas, marear pelo redondo

MBMV, p. s/n, NE, p. 769, SF, p.123.

MBMV: *Square*. A term peculiarly appropriated to the yards and their sails, either implying that they are at a right-angles with the mast or keel, or that they are of greater extent than usual. Thus, when the yards hang at right-angles with the mast, they are said to be square by the lifts; when they hang perpendicular to the ship's length, they are calle square by the braces; but when they lie in a direction perpendicular to the plane of the keel, they are square by the lifts and braces; or, in other words, they hang directly across the ship, and paralell to the horizon.

NE: *Square*. The position of the yards when horizontal and at right angles with the keel. [...]

SF: *Square*. Yards are *square* when they are horizontal and at right angles with the keel. Squaring by the lifts makes them horizontal; and by the braces, makes them at right angles

with the vessel's line. [...] *To square a yard*, in working ship, means to bring it in square by the braces.

Embora DM, NDMGM e VM não registrem nenhum dos termos acima, duas abonações foram encontradas em outras fontes:

*Dizemos marêado pelo redondo, ou braceado pelo redondo, quando as vélas fazem angulo recto com a quilha, que he o mesmo que, navegar á poppa.*²⁰⁶

*Cruzar as vergas – Levá-las a posição tal, que fiquem não só horizontais mas ainda perpendiculares ao plano longitudinal do navio.*²⁰⁷

STARBOARD – Estibordo

DST, p. 267, MBMV, p. s/n, NE, p. 772, SF, p. 123; DM, p. 150, NDMGM, p. 186, VM, p. 52.

DST: *Starboard.* The right-hand side of a vessel.

MBMV: *Starboard.* The side of a ship when the eye of a spectator is directed forward.

NE: *Starboard.* The right-hand side; the right side of the ship when looking forward. [...]

SF: *Starboard.* The right side of a vessel, looking forward.

DM: *Estibordo.* O lado direito do navio na direcção de pôpa á prôa.

NDMGM: *Estibordo.* O lado direito do navio na direcção de pôpa á prôa.

VM: *Estibordo.* He o flanco direito do Navio no sentido de quem estando na pôpa, olha para a prôa.

Embora o Houaiss registre “estibordo” como regionalismo de Portugal, preferi esta forma por ser a única constante nos três glossários de época consultados, inclusive no brasileiro.

STEAMER, STEAMSHIP – Navio a vapor, vapor

NE, p. 774; DM, p. 306, NDMGM, p. 340.

²⁰⁶ NASÃO, p. 29.

²⁰⁷ LEITÃO e LOPES, 1963, p. 148.

NE: *Steamboat.* A boat propelled by steam. The term is usually applied to river and coasting steamers.

DM: *Vapôr.* Embarcação que navega sem vélas, mediante rodas e motor de fogo – quando o vento é favorável, também costumam içar alguma pequena véla á prôa, para lhe tornar mais doce o movimento.

NDMGM: *Vapôr.* Embarcação que navega mediante o motor a vapôr de agua, aquecida em um cylindro, e condensado em outro, cujo impulso é por meio de rodas; também costuma largar algumas velas quando o vento lho permite, para lhe tornar mais doce o movimento.

STERN – Popa

DST, p. 270, MBMV, p. s/n, NE, p. 777, SF, p. 124; DM, p. 248, NDMGM, p. 279, VM, pp. 84 e 2.

DST: *Stern.* The after part of a vessel.

MBMV: *Stern.* The posterior part of a ship, or that part which is presented to the view of a spectator, placed on the continuation of the keel, behind. The stern is terminated by the taffarel above, and by the counters below. It is limited on the sides by the quarter-pieces, and the intermediate space comprehends the galleries and windows of the different cabins.

NE: *Stern.* The whole after part of the ship, as the forward part is called the bows, but more especially that part which is bounded by the main-transoms and the counter-timbers.

SF: *Stern.* (see PLATE 3.) The after end of a vessel. (See BY THE STERN.)

DM: *Pôpa.* A parte do navio opposta á prôa onde está situada a camara, e onde o leme, por meio da competente manobra, lhe dá a direcção conveniente.

NDMGM: *Pôpa.* Parte posterior do navio opposta á prôa, onde está situada a camara, e onde o leme, por meio da competente manobra, lhe dá a direcção conveniente.

VM: *Popa.* Veja-se Noções Preliminares 5.

5 *Pôpa* de hum Navio he a parte, ou extremo onde se acha colocado o leme.

STERN-SHEETS – Paneiro

DST, p. 271, MBMV, p. s/n, NE, p. 777, SF, p. 124; DM, p. 226, NDMGM, p. 258.

DST: *Stern-sheets*. In an open boat, are the boards covering the floor space of the stern, just as the head-sheets cover the fore part. [...]

MBMV: *Stern-sheets*. That part of a boat which is contained between the stern and the aftmost seat of the rowers. It is generally furnished with seats to accommodate passengers.

NE: *Stern-sheets*. The after part of a boat, between the after thwart and the coxswain's box.

SF: *Stern-sheets*. The after part of a boat, abaft the rowers, where the passengers sit.

DM: *Paneiro*. Nos botes, e escaleres, é a parte destinada aos passageiros, no extremo de ré, onde tem assentos e xadrezes.

NDMGM: *Paneiro*. Nos botes, e escaleres, é a parte destinada aos passageiros, no extremo de ré, onde tem assentos e xadrezes.

SUIT – Andaina

DST, p. 276, NE, p. 795; DM, p. 29, NDMGM, p. 68, VM, p. 13.

DST: *Suit (of sails)*. A set of sails. Thus a yacht may have several suits, as a suit of racing canvas, of cruising, or of storm sails.

NE: *Suit of sails*. A set of sails.

DM: *Andaina*. O complexo das vélas necessarias a qualquer navio; – Uma andaina, ou duas, de sobresalente; uma ou duas quantidades iguaes áquellas que se acham envergadas.

NDMGM: *Andaina*. Todas as vélas de qualquer navio: quantidade de vélas de sobrecellente, e igual áquellas que se acham envergadas.

VM: *Andaina*. He hum numero das Velas que ficão de reserva no paiol, igual ás que estão envergadas: estas também tem o mesmo nome, e se diz *Andaina envergada*.

TACKLE – Talha

DST, p. 280, MBMV, p. s/n, NE, p. 799, SF, p. X; DM, p. 288, NDMGM, p. X, VM, p. 97.

DST: *Tackle*. (Dutch *takel*; and pronounced by us as “tay-kle”). A purchase formed by the combination of a rope with two or more blocks.

The various parts of a tackle are as follows: – The rope is termed the *fall*; the pulley wheels are called *sheaves*; and the case which contains these the *block*. When a tackle is in use one end of the fall (rope) is made fast and called the *standing end*; the other is hauled upon and called the *running end*; but in every-day conversation that part of the rope which is hauled is often called the fall. Where a tackle is applied to a halyard (which is often the case), that part of the rope which hangs between the blocks is called the *pendant*, and the part hauled upon the fall. (*See* under PENDANT.)

A simple tackle consists of one or more pulleys with a single rope. [...]

MBMV: *Tackle*. A machine formed by the communication of a rope with an assemblage of blocks and known in mechanics by the name of pulley. *Tackles* are used in a ship to raise, remove or secure weighty bodies, to support the masts, or to extend the sails and rigging; they are moveable, as communicating with a runner, or fixed, as being hooked in an immoveable situation; and they are more or less complicated in proportion to the effects which they are intended to produce. The application of the tackle to mechanical purposes, is called hoisting or bousing.

NE: *Tackles*. Combinations of ropes and blocks used as a mechanical power for moving or hoisting heavy weights.

They are variously applied on shipboard for sending aloft masts and yards, hoisting, setting, or taking in sails, setting up or tightening the rigging by which the masts are supported, and in moving guns, anchors, etc.

The necessities for the application of this power are constant, and it is by its use that a limited number of persons are able to control the force of wind and sea which is exerted upon a vessel. [...]

SF: *Tackle*. (Pronounced *tay-cle*.) A purchase, formed by a rope rove through one or more blocks.

DM: *Talha*. Aparêlho composto de moitão e cadernal, com cabo gornido, ora em um, ora em outro, consecutivamente.

NDMGM: *Talha*. Apparelho composto de moitão e cadernal, com cabo gornido, ora em um, ora em outro, consecutivamente.

VM: *Talhas*. São huns aparelhos compostos de moitões, e cadernaes com cabos passados nelles. [...]

TAFFRAIL – Grinalda

DST p. 281, MBMV s/n, NE p. 801, SF p. 125; DM p. 176, VM p. 60, NDMGM pp. 208-9.

DST: *Taffrail, or taffarel.* The rail over the aftermost part of a vessel.

MBMV: *Taffarel.* The uppermost part of a ship's stern.

NE: *Taffrail.* The rail about a vessel's stern.

SF: *Taffrail, or taffarel.* The rail round a ship's stern.

DM: *Grinalda.* É a parte superior do painel da pôpa, ou toda a moldura que a orla.

NDMGM: *Grinalda.* É a parte superior do painel da pôpa, ou toda a moldura que a orla, nella se põe o pau da bandeira, e por fóra o farol.

VM: *Grinalda.* He o extremo da tolda, ou tombadilho, onde existe a parte superior do painel de pôpa, em que se põe o páo da Bandeira, e por fora o Farol, ou faróes.

TOWROPE – TOA

DST, p. 292, MBMV, p. s/n, NE, p. 818; NDMGM, p. 327, VM, p. 294.

DST: *Tow-line or tow-rope.* The rope by which the vessel is towed; those employed by tugs are very large hempen ropes, seldom less than 9 inches in diameter, and very costly. [...]

MBMV: *Tow-rope.* A name given to any cable or other rope used in the exercise of towing.

NE: *Tow-line.* A small hawser used for towing purposes.

NDMGM: *Toa.* Sirga, cabo ou corda que a embarcação maior dá á menor para a levar a reboque [...].

DM: *Tóa.* O cabo que serve para rebocar, em quanto exerce este mister.

TRACK – Derrota, rota

DST, p. 298, MBMV, p. s/n, NE, p. 818, DM, pp. 120-1 e 272, NDMGM, pp. 153 e 302.

DST: *Track.* A vessel's wake upon the water.

MBMV: *Track of a ship.* See *Wake.*

MBMV: *Wake.* The print or track impressed by the course of a ship on the surface of the water. [...]

NE: *Track*. The path of a vessel.

DM: *Derrota*. O rumo que os navios seguem no mar – o caminho com que se demanda qualquer porto – o itinerario escripto pelos officiaes nauticos, d’onde constam todos os acontecimentos minuciosos da viagem.

NDMGM: *Derrota (naut.)*. Rumo que os navios seguem na viagem, o caminho que se leva em demmanda d’algum sitio por mar. E’ tambem desviar ou apartar do rumo, sahir da linha de viagem, comprehendendo todos os desvios necessarios.

DM: *Rota*. Caminho por mar ou por terra.

NDMGM: *Rota*. Derrota, caminho por mar.

TRIM – Marear

DST, p. 295, MBMV, p. s/n, NE, p. 820, SF p. 128; DM, p. 201, NDMGM, p. 201, VM, p. 70.

DST: *To trim sails*. To dispose the sails of a boat so that she will move at her best; and as the sails are, of course, worked by sheets, to haul in a sheet to the required extent is called *trimming in the sheet*.

MBMV: *Trim of the sails*. The general arrangement which is best calculated to accelerate the ships course according to the direction of the wind.

NE: *Trim*. [...] Sails are *trimmed* by changing the position of the yards, in order that the wind may act upon them at the proper angle; also, by hauling the sheets home and hoisting the yards to their proper places, on on order that the sails may receive the full force of the wind.
[...]

SF: *Trim*. To arrange the sails by the braces with reference ot the wind.

DM: *Marear*. Manobrar, para seguir um rumo determinado.

NDMGM: *Marear*. Governar, dirigir o navio na navegação, nas vélas, dispo-las convenientemente para a navegação, em pôpa, á orça, á bolina, dirigir o navio destas maneiras [...].

VM: *Marear*. He, quando o Navio depois da Capa, ou depois de estar atravessado, ou fundiado, bracear, e fazer servir o seu pano para seguir ao seu destino.

Embora Conrad use consistentemente *trim the yards*, em português o uso mais consagrado é marear *as velas*, e não as vergas.

TRUCK – Borla

DST, p. 296, MBMV, p. s/n, NE, p. 821, SF, p. X; DM, p. 62, NDMGM, p. 104.

DST: *Truck (of a mast).* The wooden cap at the head of a pole or topmast. It is flat and circular, and generally has one or more small holes in it for flag or signal halyards.

MBMV: *Trucks of the mast-head.* Circular pieces of wood fixed as a cap on the top-gallant-mast-heads as, *e*, fig. 66, pl. 6., they are generally furnished with two or more small pullies, through which the pendant and signal haliards are reeved.

NE: *Truck.* Small article used in barter. A wheel of a gun-carriage. A circular piece of wood placed on the head of a mast or flag-staff, in which the sheave for the signal-halliards is placed. A fair-leader is called a *leading truck*.

SF: *Truck.* A circular piece of wood, placed at the head of the highest mast on a ship. It has small holes or sehaves in it for signal halyards to be rove through. Also, the wheel of a gun-carriage.

DM: *Borla.* A peça redonda e chata que emmecha nos topos dos mastaréos, varas de combate, e páos de bandeira, para, mediante uns gornes n'ella entalhados, laborarem as adriças das bandeiras, e das flamulas.

NDMGM: *Borla.* Peça de madeira circular e chata que emmecha nos tópos dos mastaréos, paus de combate, e paus de bandeira, com um gorne entalhado, onde laborar em em as adriças das bandeiras, e das flammulas.

TUG – Rebocador

NE, p. 823;

NE: *Tug.* A small steamer used for towing. [...]

DM, NDMGM e VM não trazem o termo, mas o Houaiss, além de registrá-lo, traz datação de 1881:

HOUAISS: *Rebocador (termo de marinha)*. navio pequeno mas robusto, com máquina muito potente, equipada com guindaste à popa, e us. para puxar e/ou empurrar outras embarcações

WATCH – Quarto

DST, p. 303-4, MBMV, p. s/n, NE, p. 835, SF, p. 129; DM, p. 258, NDMGM, p. 287, VM, p. 87.

DST: *Watches*. The division of a ship's company into two, called the starboard watch and the port watch; these names being derived from the situation in which the hammocks of the crews are usually hung. "The crew are divided into two divisions, as equally as may be, called the watches. Of these the chief mate commands the larboard (port), and the second mate the starboard. They divide the time between them, being on and off duty, or as it is called, on deck and below, every other four hours."

MBMV: *Watch*. The space of time, wherein one DIVISION of the ship's crew remains upon deck, to perform the necessary services, whilst the rest are relieved from duty. The length of the sea-watch in the British Marine, if we except the dog-watches, is four hours. In a ship of war, the watch is generally commanded by a lieutenant, and in merchant ships by one of the mates.

NE: *Watch*. The part of a ship's company that work her for an allotted time. The crew is generally divided into the starboard and port watches, but it may also be divided into three watches, as is at times customary with the firemen. The watch are not required to keep their feet, or even to keep awake, but must be ready for a call, and cannot go below-decks. [...]

SF: *Watch*. A division of time on board ship. There are seven watches in a day, reckoning from 12 M. round through the 24 hours, five of them being four hours each, and the two other, called *dog watches*, of two hours each, viz., from 4 to 6, and from 5 to 8 P. M. (See DOG WATCH.) Also, a certain portion of a ship's company, appointed to stand a given length of time. In the merchant service all hands are divided into two watches, larboard and starboard, with a mate to command each. [...]

DM: *Quarto*. A divisão de tempo em que certos officiaes e marinheiros vigiam e trabalham, em quanto descansam outros por seu turno.

NDMGM: *Quarto.* Vigia que dura horas, divisão do tempo em que os officiaes e marinheiros vigiam e trabalham, em quanto outros descansam por seu turno; de prima, da alva, da madorra, quarto de lua, crescente, minguate.

VM: *Quarto.* He o tempo de quatro horas, em que parte da guarnição, e Officiaes estão de vigia emcima, em quanto o resto della dorme nas suas respectivas acomodações.

WATER-LINE – Linha-d'água

DST, p. 304, MBMV, p. s/n, NE, p. 837; DM, p. 192, NDMGM, p. 224.

DST: *Water-line* (in Naval architecture). A section of a hull, taken paralell to the line of flotation. There are two cardinal ones; the *water-line* or *light water-line*, and the *load water-line*. The first is the line to which a vessel is designed to float; the second that down to which she may with safety be immersed when freighted. And between these two there may be, for purposes of calculation in the designing of a vessel, any number of water-lines. In the popular sense the water-line of a boat is the line of flotation. (*See LINES.*)

MBMV: *Water-lines.* Horizontal lines, supposed to be drawn about the outside of a ship's bottom, close to the surface of the water in which she floats, the are, accordingly higher or lower upon the bottom in proportion to the depth of the column of water required to float her.

NE: *Water-lines.* Horizontal lines supposed to be described by the surface of the water on the bottom or sides of a ship, and which are exhibited at certain parallel depths upon the sheer-plan. Of these the most important are the *light water-line* and the *load water-line*. The light water-line is the line of immersion of the ship when light or unladen. The load water-line is the line described around the ship's body when the cargo is all on board and the ship is ready for sea. In the half-breadth plan the water-lines are outward curves, limiting the half-breadth of the ship at the same height as the orresponding lines in the sheer and body plans.

DM: *Linha d'agua.* Secção que descreve a superficie d'agua á roda do navio, seja qual fôr a posição em que elle se acha. Quando porém se pergunta qual é a linha d'agua de um navio, entende-se ser a secção parallela aquella que elle descreveo quando cahio ao mar.

NDMGM: *Linha de agua.* Secção que descreve a superficie d'agua á roda do navio, seja qual fôr a posição em que elle se acha. Quando porém se pergunta qual é a linha d'agua de um navio, entende-se ser a secção parallela aquella que elle descreveu quando cahiu ao mar.

WATER-TANK – Aguada

DST, p. N, NE, p.801; DM, pp. 13 e 289, NDMGM, pp. 54 e 322, VM pp. 10 e 98.

DST: *Tank*. An iron vessel placed in the hold to contain the vessel's water.

NE: *Water-tank*. See *Tank*.

Tank. An iron structure for holding fresh water. It is cubical in shape, and usually contains about 600 gallons. A circular hole in the top, called a man-hole, is of sufficient size to admit a person for the purpose of cleaning and whitewashing. Small copper tanks are placed in the magazine for the stowage of Powder. See POWDER-TANK.

DM: *Aguada*. Logar onde o navio se pode refazer de agua – *fazer aguada*: encher o vasilhame; refazer-se d'ella – *aguada do navio*: todo o vasilhame em que ella se deposita.

TANQUES. Depositos de liquidos, como, v. g. agua, azeite etc. de que os navios antigos usavam – está quase banido este uso por ter grandes inconvenientes.

NDMGM: *Aguada*. Logar em que se pôde fazer provisão de agua doce, que se carrega as embarcações para bordo do navio.

Tanque. Reservatorio feito de ferro para conservar a agua nos navios.

Tanques. Onde se conduzem as aguadas dos navios, feitos segundo as dimenções que elles tem no porão.

VM: *Agoada*. He toda a agoa, que o Navio leva para a sua Viagem nos Toneis, Tanques, Pipas &c.

Tanque. He hum grande depozito d'agoa que costuma haver no Navios construidos na Azia, que tem suas bocas nas cubertas, e se tira agoa com baldes: Há Navios que levão quatro tanques, o ordinario he levarem dois só. Sendo *Tanques das pelles*, he hum lugar ao pé dos escovens, aonde receba a agoa, que entra por elles, a qual sahe pelos embornaes, que tem no seu fundo.

WHARF – Cais

DST, p. 308, MBMV, p. s/n, NE, p. 843; DM, p. 75.

DST: *Wharf*. A lading place for vessels.

MBMV: *Wharf*. A perpendicular building of wood or stone raised on the shore of a road or harbour, for the convenience of lading or discharging a vessel by means of cranes, tackles, capsterns, &c.

NE: *Wharf*. A structure of wood, iron, or stone erected on the shore at the water's edge, for the convenience of vessels in loading and unloading. [...]

DM: *Caes*. Obra de madeira ou de pedra nas praias onde se desembarca ou aborda.

WHEEL – Timão

DST, p. 309, NE, p. 843, SF, p. 130.

DST: *Wheel*. The wheel and axle by which the tiller of a vessel is worked. [...] [309]

NE: *Wheel*. A circular frame connected to the tiller by the wheel-ropes. In small craft it is not necessary. [843]

SF: *Wheel*. The instrument by which a ship is steered; being a barrel, (round which the tiller-ropes go,) and a wheel with spokes. [130]

DM, NDMGM e VM não registram o termo, mas Houaiss e Aulete registram-no:

AULETE: *Timão (Mar.)*. Roda ou barra do leme de uma embarcação; LEME

HOUAISS: *Timão (termo de marinha)*. Roda ou volante com que se manobra o leme, e que outrora dispunha de malaguetas como empunhaduras

YARD – Verga

DST, p. 317, MBMV, p. s/n, NE, p. 869, SF, p. 130; DM, p. 313, NDMGM, p. 347, VM, p. 4 e 105.

DST: *Yard*. A spar suspended to a mast for the purpose of extending a sail. It is elevated by means of a rope; and this rope is accordingly called a *halyard* (*i.e.*, haul yard). In square-rigged vessels the yards go athwart the masts – *i.e.*, at right angles to the keel line. In fore-and-aft rig they run fore and aft, *i.e.*, in a line parallel with the keel. [...]

MBMV: *Yard*. A long piece of timber suspended upon the masts of a vessel, to extend the sails to the wind. They are either square, lateen, or lug-sail, the first are suspended across the mast at right angles, and the two latter obliquely. [...]

NE: *Yard*. A spar suspended from a mast, to which the head of a sail is bent. [...]

SF: *Yard.* (See plate 1.) A long piece of timber, tapering slightly toward the ends, and hung by the centre to a mast, to spread the square sails upon. (130)

DM: *Vergas.* Peças de madeira, conicas, do meio para os extremos, destinadas a conter as vélas: estão collocadas horizontalmente no aparelhos dos navios – constam de terço, cunhos e laizes.

NDMGM: *Vergas.* Peças de madeira, conicas, do meio para os extremos, destinadas a conter as vélas; estão collocadas horizontalmente no aparelho dos navios, constão de terço, cunhos, e laizes.

VM: *Vergas.* Veja-se Noções Preliminares 15, 21, 29 até 30.

Noções preliminares 15. Chamão-se *Vergas* a huns páos, que se collocão atravessados em cruz nos mastros, e mastaréos; estas são grossas no meio, e finas nos extremos, a que chamão *Laises*, e servem para nellas se amarrarem bem estendidos hum dos lados das Vellas chamado *Gurutil*.

GLOSSÁRIO

Apresentação do glossário de *A linha de sombra*

Este glossário visa esclarecer ao leitor o significado de termos e expressões náuticas constantes na tradução de *A linha de sombra* que integra o presente trabalho.

Optei por não usar notas de rodapé porque interrompem a leitura. Um glossário colocado ao fim da tradução permite que apenas o consultem os interessados, sem que no entanto os leitores mais acostumados a pular ou deduzir o significado de termos que não compreendem ou que eventualmente tenham algum conhecimento náutico precisem ter a atenção prejudicada.

Uma das minhas preocupações foi não ser demasiado abrangente, sob pena de ofender o leitor ao oferecer explicações para termos que, embora náuticos, sejam amplamente compreendidos, tais como *âncora* ou *vela*.

Ao mesmo tempo, busquei apresentar definições simples, que fossem prontamente compreendidas até mesmo por leitores que jamais houvessem tido contato com qualquer forma de terminologia náutica, bem como evitar usar termos náuticos nas definições uns dos outros – embora em alguns casos o expediente tenha sido necessário. Contudo, todos os termos náuticos usados na definição de outros também constam no glossário.

Na tentativa de incluir apenas a informação necessária e deixar de lado explicações desnecessariamente complexas ou mesmo de todos desnecessárias, apresentei o glossário a quatro leitores diferentes e solicitei que lessem todas as definições, marcando as que lhes parecessem desnecessárias, complicadas ou incompreensíveis.

A partir destas opiniões, revisei o texto de modo a contemplar o maior número possível de sugestões recebidas e assim tentar oferecer ao maior número possível de leitores um glossário que melhor se adapte às suas necessidades.

Glossário de *A linha de sombra*

- À feição – Diz-se de qualquer vento favorável.
- A meia-nau – No meio do navio, seja no sentido do comprimento ou da largura.
- À popa – Com o vento soprando favoravelmente por trás.
- À popa arrasada – Com o vento soprando totalmente de trás, exatamente no sentido do comprimento do navio.
- À roça – Condição da âncora pronta para ser lançada ao fundo.
- Adernar – Inclinar-se o navio para qualquer lado, por ação do vento ou da má distribuição da carga; dar a borda.
- Adriça – Cabo usado para içar as velas.
- Aguada – Provisão de água potável no navio.
- Agüentar o leme – Mantê-lo na mesma posição em que se encontra.
- Albói – Estrutura envidraçada que protege a abertura de uma escotilha ao mesmo tempo em que permite a entrada de luminosidade para o pavimento inferior.
- Alheta – Parte traseira do navio, no ângulo em que a lateral do casco se encontra com o painel de popa.
- Amarra – Corrente que sustenta a âncora.
- Amarrar – Prender o navio ao fundo com duas âncoras.
- Amura – Parte curva à frente do navio, desde onde o casco começa a estreitar-se até o ponto onde as tábuas que compõem seus dois lados se encontram.
- Amurada – Parte interior do costado do navio.
- Andaina – Conjunto de velas do navio.
- Antecâmara – Pequeno aposento que precede a câmara do comandante do navio.
- Antepara – Cada uma das divisões que separam os compartimentos internos do navio, feitas com tábuas.
- Apaga – Cabo que ajuda a recolher uma vela, puxando-a por suas laterais.
- Aproar – Apontar a proa do navio a um determinado rumo.
- Aragem – Vento fraco e inconstante.
- Arfar – Movimento descrito pelo navio quando balança de proa a popa.
- Arganéu – Argola por onde passam diversos tipos de cabo.
- Armador – Pessoa ou empresa que explora comercialmente um navio.
- Arribar – Orientar o navio de modo que avance mais a favor do vento.

Balaustrada – Conjunto de hastes e correntes nas bordas no navio, que servem para proteger a tripulação.

Barra – Parte mais estreita na entrada de um porto.

Bitácula – Espécie de caixa que aloja a bússola do navio.

Bolinete – Espécie de cilindro que, em posição horizontal, gira sobre o próprio eixo a fim de recolher cabos e amarras, como p. ex. a da âncora.

Bombordo – Lado esquerdo do navio.

Bordejar – Navegar em zigue-zague para chegar a um ponto situado na direção contrária ao vento, uma vez que é impossível navegar em linha reta nestas condições.

Bordo – Cada um dos lados do navio.

Borla – Peça chata de formato circular que fica no alto de um mastro e por onde passam cabos.

Bracear – Orientar uma verga de modo que a vela nela envergada receba o vento de maneira favorável.

Bracear pelo redondo – Orientar uma verga de modo que faça um ângulo reto com o plano longitudinal do navio.

Braço – Cabo que se liga aos dois extremos de uma verga a fim de orientar sua posição no plano horizontal.

Cabo – Qualquer uma das grossas cordas usadas para diversas funções no navio.

Cabrestante – Espécie de cilindro que, em posição vertical, gira sobre o próprio eixo a fim de recolher cabos e amarras, como p. ex. a da âncora.

Caçar – Puxar os cabos de uma vela a fim de deixá-la bem estendida, para assim oferecer maior resistência ao vento e imprimir maior velocidade ao navio.

Cair a ré – Andar para trás.

Caixão do leme – Espécie de tubo que atravessa o casco do navio e por onde passa o eixo do leme, que vai desde a parte submersa, a ré da embarcação, até o convés.

Calma podre – Calmaria absoluta.

Camarote – Recinto do navio que abriga um ou mais beliches.

Carregar – Recolher uma vela.

Castelo de proa – Convés situado à proa do navio.

Chaleira – Espécie de estante onde se guardam equipamentos.

Coberta – Pavimentos do navio situado abaixo do convés principal.

Convés – Qualquer um dos pavimentos do navio, mas em especial os pavimentos a descoberto.

Costado – Parte exterior do casco do navio que permanece fora d'água.

Cunho – Barra de metal ou madeira onde se amarram cabos.

Dar a borda – Inclinar-se o navio para qualquer lado, por ação do vento ou da má distribuição da carga; adernar.

Dar à costa – Encalhar, ser jogado em terra.

Dar pelo leme – Responder aos comandos do leme.

Desarvorar – Perder mastros ou mastaréus devido ao mau tempo.

Desunhar – Levantar âncora.

Doca seca – Doca de onde a água é retirada para se fazerem reparos no casco do navio.

Embornal – Abertura no casco do navio que possibilita o escoamento das águas da chuva, da limpeza e do mar.

Envergar – Prender uma vela à sua respectiva verga.

Escota – Cabo usado para caçar as velas.

Espia – Grosso cabo usado para amarrar o navio à terra, a outra embarcação etc.

Estibordo – Lado direito do navio.

Fazer cabeça – Ao levantar âncora, orientar o navio para este ou aquele bordo.

Fazer de vela – Começar a navegar quando o navio está parado.

Fazer-se ao largo – Afastar-se do litoral.

Ferrar – Prender uma vela carregada firmemente à verga de onde pende.

Ferro – Âncora.

Fundear – Ancorar.

Galear – Movimentar-se de maneira suave, conforme as oscilações naturais do mar.

Gávea – Qualquer uma das velas que ficam em segundo lugar nos mastros, a contar de baixo para cima.

Grinalda – Amurada de proteção junto à popa do navio.

Guinda – Altura de um mastro ou mastaréu.

Imediato – Oficial imediatamente subordinado ao comandante. Tem como principais atribuições cuidar do embarque e desembarque da carga e assumir o comando do navio sempre que o capitão não se encontra a bordo.

Jogar – Movimento descrito pelo navio quando balança de um lado ao outro.

Largar pano – Desfraldar as velas.

Largar por mão – Soltar um cabo e deixá-lo correr livremente.

Lastro – Qualquer peso levado a bordo do navio quando este não se encontra carregado de modo a compensar o peso da carga ausente e assegurar uma navegação adequada.

Linha-d'água – Linha horizontal onde a água bate no casco do navio.

Malagueta – Nome dado às pegas do timão, bem como a certos pinos de madeira ou ferro onde se amarram os cabos usados para manobrar o navio.

Massame – Conjunto de cabos do navio.

Mastaréu – Pau que prolonga qualquer um dos mastros para cima.

Mastro da mezena – Mastro traseiro navio de três mastros.

Mastro grande – Mastro central de um navio de três mastros.

Meia-laranja – Escotilha guarnecida de parapeito, a ré do navio, que conduz à antecâmara.

Meter o leme de encontro – Orientar o leme de modo que o navio arribe.

Meter o leme de ló – Orientar o leme de modo que o navio orce.

Moitão – Instrumento geralmente conhecido como roldana ou polia, usado para içar pesos e manobrar as velas.

Mordedouro – Equipamento que serve para prender a amarra da âncora quando é necessário que esta pare de correr.

Orçar – Orientar o navio de modo a avançar mais contra o vento.

Paiol do pano – Local onde se guardam as velas que não estão envergadas nos mastros.

Paneiro – Parte onde os passageiros sentam em pequenas embarcações.

Pano largo – Diz-se das velas, quando estão desfraldadas.

Paquete – Navio que faz o transporte do correio.

Passadiço – Convés elevado, à proa da embarcação, de onde se governa o navio.

Patrão – Chefe de uma pequena embarcação.

Pinaça – Pequena embarcação usada no transporte de passageiros entre a terra e um navio maior.

Popa – Extremo traseiro do navio.

Pôr o navio a caminho – Ver *fazer de vela*.

Portaló – Abertura no casco do navio por onde se entra e sai dele.

Primeiro oficial – Ver *imediato*.

Proa – Extremo dianteiro do navio.

Quarto – Cada um dos diferentes turnos em que a tripulação do navio trabalha.

Ré – Metade traseira do navio.

Rondar – Puxar um cabo a fim de deixá-lo mais teso. Diz-se também do vento, quando muda de direção.

Rumo – Direção da bússola pela qual o navio avança.

Safo – Pronto para a manobra.

Saloma – Cantiga ou gritaria feita pelos marinheiros a fim de dar ritmo à faina que executam.

Salomear – Entoar salomas.

Seguimento – Movimento do navio.

Segundo oficial – Subordinado ao imediato, é o terceiro em comando no navio. Tem como principais atribuições dar ordens à tripulação e executar certos trabalhos físicos nas velas e cabos do navio.

Suspender o ferro – Levantar âncora.

Talha – combinação de dois ou mais moitões que reduz o esforço necessário para erguer um peso qualquer.

Ter o pano sobre – Diz-se quando das velas quando, estando o navio totalmente contra o vento, começam a tremular.

Toa – Cabo usado para rebocar um navio.

Tolda – Convés a ré, erguido sobre o convés principal do navio.

Tombadilho – Convés mais alto situado no extremo de ré, de onde em geral pilota-se o navio.

Tope – Extremo superior de mastro ou mastaréu.

Traquete – Mastro dianteiro de um navio de três mastros.

Vante – Metade dianteira do navio.

Vela grande – Primeira vela, a contar de baixo para cima, no mastro central de um navio de três mastros.

Verga – Pau horizontal que se prende aos mastros e de onde as velas pendem.

Vigia – Abertura circular que, nos aposentos de um navio, faz as vezes de janela.

Vigia da amarra – Marujo encarregado de monitorar a situação da âncora do navio.

Xadrez – Treliças de madeira com que se cobrem escotilhas, a fim de promover a circulação do ar e a iluminação no pavimento inferior.

Bibliografia

A Naval Encyclopaedia: Comprising a Dictionary of Nautical Words and Phrases; Biographical Notices, and Records of Naval Officers; Special Articles on Naval Art and Science, Written Expressly for this Work by Officers and Others of Recognized Authority in the Branches Treated by Them. Together with Descriptions of the Principal Naal Stations and Seaports of the World. Philadelphia: L. R. Hamersly & Co., 1884.

ANSTED, A. *A Dictionary of Sea Terms for the Use of Yachtsmen, Amateur Boatmen, and Beginners.* London: L. Upcott Gill, 1898.

BASSNETT, Susan. *Estudos de tradução.* Tradução de Sônia Terezinha Gehring, Letícia Vasconcelos Abreu e Paula Azambuja Rossato Antinolfi. Porto Alegre: UFRGS, 2005.

CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulario marujo: ou conhecimento de todos os cabos necessarios ao navio; do seu poliame, e de todos os termos marujaes, e de alguns da construcção naval, e artilheria; de indispensavel conhecimento do official do mar.* Rio de Janeiro: Officina de Silva Porto e companhia, 1823.

CASTRO, José Ferreira Borges de. *Collecção dos tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre a coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente, compilados, coordenados e anotados por José Ferreira Borges de Castro, secretario da legação de sua magestade na corte de Madrid, associado provincial da academia real das sciencias de Lisboa.* Tomo VII. Lisboa: Imprensa Nacional, 1857.

CONRAD, Joseph. *A linha de sombra.* Trad. Maria Antonia Van Acker. Porto Alegre: RBS, 2004.

CONRAD, Joseph. *A linha de sombra.* Trad. Julieta Cupertino. Rio de Janeiro: Revan, 2005a.

CONRAD, Joseph. *A linha de sombra.* In: *A linha de sombra e Entre Marés.* Trad. Comandante Moura Brás. Porto: Civilização, 1945.

CONRAD, Joseph. *A linha de sombra.* Trad. Miguel Serras Pereira e Maria Teresa Sá. Lisboa: Relógio d'Água, 1984.

CONRAD, Joseph. *The Shadow-Line.* In: *The Selected Works of Joseph Conrad.* Chatham: Wordsworth, 2005b.

D'AMORIM, João Pedro. *Diccionario de marinha que aos officiaes da armada nacional portugueza O. D. e C. João Pedro de Amorim.* Lisboa: Imprensa nacional, 1841.

DANA, Jr., R. H. *Seaman's Friend; Containing a Treatise on Practical Seamanship, with Plates, a Dictionary of Sea Terms; Customs and Uses of the Merchant Service; Laws Relating to the Practical Duties of Master and Mariners*. Fifth edition. Boston, 1847.

Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. CD-ROM.

FALCONER, William. *Dictionary of the Marine*. South Seas, 2004. Disponível em: <<http://southseas.nla.gov.au/refs/falc/>>.

FONSECA, Maurílio Magalhães. *Arte naval*. Rio de Janeiro: Serviço de documentação da Marinha, 2002.

FREITAS, Antonio Gregorio de. *Novo diccionario da marinha de guerra e mercante, contendo todos os termos maritimos, astronomicos, construcção, e artilheria naval: com um appendice instructivo de tudo que deve saber a gente do mar. Dedicado a sua alteza o serenissimo senhor infante D. Luiz Filippe, Capitão-Tenente da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Imprensa silviana, 1855.

GOMES, Domingos Heitor. *Guia do marinheiro amador*. Lisboa: Clássica, 1970.

iDicionário Aulete beta. Rio de Janeiro: Lexikon, 2008. Disponível em <http://aulete.uol.com.br/site.php?mdl=aulete_digital>.

KRIEGER, Maria da Graça. Do ensino da terminologia para tradutores: diretrizes básicas. Cadernos de tradução vol. 1, n.º 17. Florianópolis, 2006. Disponível em <<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/traducao/article/view/6862/6413>>. Acessado em 18 de maio de 2009.

KRIEGER, Maria da Graça. O termo: questionamentos e configurações. In: KRIEGER, Maria da Graça; MACIEL, Anna Maria Becker (orgs.). *Temas de terminologia*. Porto Alegre: UFRGS, 2001, pp. 62-81.

KRIEGER, Maria da Graça; FINATTO, Maria José Bocorny. *Introdução à terminologia: teoria & prática*. São Paulo: Contexto, 2004.

KRIEGER, Maria da Graça; MACIEL, Anna Maria Becker (orgs.). *Temas de terminologia*. Porto Alegre: UFRGS, 2001.

LEITÃO, Humberto; LOPES, José Vicente. *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*. Centro de estudos ultramarinos, 1963.

LIMA, Alexandre de Azevedo. *Têrmos Náuticos (Nautical Terms)*. Em dois volumes. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1957.

LISBOA, Tupy da Silva. *Compêndio de marinharia*. Rio de Janeiro: Magalhães, Correard & cia., 1942.

MACIEL, Anna Maria Becker. Terminologia, linguagem de especialidade e dicionários. In: KRIEGER, Maria da Graça; MACIEL, Anna Maria Becker (orgs.). *Temas de terminologia*. Porto Alegre: UFRGS, 2001, pp. 39-46.

MOORE, J. J. *The Midshipman's or British Mariner's Vocabulary; Being a Universal Dictionary of Technical Terms and Sea Phrases and to the CONstruction, Equipment, Management and Military Operation of a Ship*. Second edition. London, 1805.

NASÃO, Públio Ovídio. *Os fastos de Públio Ovídio Nasão, com tradução em verso portuguez por Antonio Feliciano de Castilho seguidos de copiosas anotações por quasi todos os escriptores portuguezes contemporaneos*. Tomo II. Lisboa: Imprensa da Academia Real das Sciencias, 1862.

O'BRIEN, Patrick. *Master and Commander*. W. W. Norton, 1990.

PENTEADO, Francisco. *Como se fala a bordo*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1952.

PIMENTEL, Diogo Pereira Forjaz de Sampaio Pimentel. *Anotações ao código de commercio portuguez*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1866. Tomo IV.

QUINTELLA, Ignacio da Costa. *Annaes da marinha portugueza*. Lisboa: Typografia da academia real das sciencias, 1839.

RAMOS, Patrícia Chittoni. Interface tradução terminologia. In: KRIEGER, Maria da Graça; MACIEL, Anna Maria Becker (orgs.). *Temas de terminologia*. Porto Alegre: UFRGS, 2001, pp. 164-171.

SANTOS, Marina Pankow dos. O papel da criatividade na tradução de textos não literários. *Babilónia. Revista lusófona de línguas, culturas e tradução*, número 004. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias: Lisboa, 2006, pp. 131-137. Disponível em <babilonia.ulusofona.pt/arquivo/revista_4/pdf_rev4/ensaios_marina_santos.pdf>. Acessado em 18 de maio de 2009.

VERISSIMO, Luis Fernando. Dobrando o trubigo. Zero hora, 12 de fevereiro de 2004, p. 3.

WEBB, Barbara; MANTON, Michael. *Dicionário náutico em dez línguas*. Publicações Europa-América, 2002.

WÜSTER, Eugen. Die Allgemeine Terminologielehre. Ein Grenzgebiet zwischen Sprachwissenschaft, Logik, Ontologie, Informatik und den Sachwissenschaften. In: *Linguistics*, v. 119, Janeiro de 1974, pp. 61-106.