

JOSHUA SLOCUM

SOZINHO À VOLTA
DO MUNDO

*Para aquela que disse:
«O Spray vai voltar.»*

ÍNDICE

- CAPÍTULO UM: Uma ascendência *bluenose* com inclinações ianques – Afeição juvenil pelo mar – Mestre do navio *Northern Light* – Perda do *Aquidneck* – Regresso a casa do Brasil na canoa *Liberdade* – A oferta de um «navio» – A reconstrução do *Spray* – Dilemas relativos às finanças e à calafetagem – O lançamento do *Spray*. 15
- CAPÍTULO DOIS: Fracasso como pescador – Projeção de uma viagem à volta do mundo – De Boston a Gloucester – Preparativos para a viagem marítima – Meio dóri como barco de navio – A viagem de Gloucester à Nova Escócia – Um abanão em águas domésticas – Entre velhos amigos. 23
- CAPÍTULO TRÊS: Adeus à costa americana – Ao largo da ilha Sable no nevoeiro – Em mar aberto – O homem na Lua interessa-se pela viagem – O primeiro acesso de solidão – O *Spray* encontra o *La Vaguisa* – Uma garrafa de vinho do espanhol – Um combate verbal com o capitão do *Java* – O vapor *Olympia* fala – Chegada aos Açores. 31
- CAPÍTULO QUATRO: Tempo borrascoso nos Açores – Boa vida – Delirante com queijo e ameixas – O piloto da *Pinta* – Em Gibraltar – Troca de cumprimentos com a marinha britânica – Um piquenique na praia em Marrocos. 39

CAPÍTULO CINCO: Partida de Gibraltar com a assistência do rebocador de Sua Majestade – A rota do *Spray* muda do canal de Suez para o cabo Horn – Perseguido por um pirata mourisco – Comparação com Colombo – As Canárias – As ilhas de Cabo Verde – Vida no mar – Chegada a Pernambuco – Uma dívida do Governo brasileiro – Preparativos para o tempo borrascoso do cabo. 49

CAPÍTULO SEIS

Partida do Rio de Janeiro – O *Spray* em terra nas areias do Uruguai – Uma escapatória à justa a um naufrágio – O rapaz que encontrou uma chalupa – O *Spray* é lançado, mas com alguns danos – Cortesias do cônsul britânico em Maldonado – Uma calorosa saudação em Montevideu – Uma excursão a Buenos Aires – Encurtando o mastro e o gurupés. 61

CAPÍTULO SETE

Levantar âncora em Buenos Aires – Uma explosão de emoção junto à foz do rio da Prata – Submerso por uma grande onda – Uma entrada tempestuosa no estreito – A afortunada oferta do capitão Samblich de um saco de tachas – Ao largo do cabo Froward – Expulso por índios da baía de Fortescue – Um tiro falhado para «Pedro Negro» – Recolha de provisões de madeira e água em Three Island Cove – Vida animal. 71

CAPÍTULO OITO

Do cabo Pilar ao Pacífico – Impelido por uma tempestade em direção ao cabo Horn – A maior aventura marítima do capitão Slocum – Chegada de novo ao estreito através do canal Cockburn – Alguns selvagens encontram as tachas – Perigos dos tições – Uma série de ferozes vendavais – Novamente a navegar para oeste. 83

CAPÍTULO NOVE: Reparando as velas do *Spray* – Selvagens e uma âncora rebelde – Um combate de aranhas – Um encontro com «Pedro Negro» – Uma visita ao vapor *Colombia* – À defesa

contra uma frota de canoas – Um registo das viagens
através do estreito – Uma fortuita carga de sebo. 91

CAPÍTULO DEZ: Corrida para Porto Angosto sob uma
tempestade de neve – Uma corda defeituosa deixa o *Spray*
em perigo – O *Spray* como alvo de uma flecha fuegiana –
A ilha de Alan Erric – Novamente no Pacífico – Viagem
até à ilha de Juan Fernández – Um rei ausente – No
ancoradouro de Robinson Crusóe. 101

CAPÍTULO ONZE: Os ilhéus de Juan Fernández são
entretidos com *donuts* ianques – As belezas do reino de Robinson
Crusóe – O monumento montanhoso a Alexander Selkirk –
A gruta de Robinson Crusóe – Um passeio com as crianças da
ilha – Para oeste com um vento favorável – Um mês de
navegação livre com o Cruzeiro do Sul e o Sol como guias –
Avistamento das Marquesas – Experiência de cálculo. 109

CAPÍTULO DOZE: Setenta e dois dias sem porto – Baleias
e aves – Uma espreitadela à cozinha do *Spray* – Peixe-voador
para o pequeno-almoço – Uma receção em Apia – Uma visita
da Sra. Robert Louis Stevenson – Em Vailima – Hospitalidade
samoana – Preso por excesso de velocidade – Um divertido
carrossel – Professoras e alunas do Colégio Papauta –
À mercê das ninfas marinhas. 117

CAPÍTULO TREZE: Realeza samoana – O rei Malietoa –
Adeus aos amigos em Vailima – Deixando as Fiji a sul – Chegada
a Newcastle, Austrália – Os veleiros de Sydney – Um banho
forçado no *Spray* – O comodoro Foy oferece à chalupa um novo
conjunto de velas – Seguindo para Melbourne – Um tubarão
que se revelou valioso – Uma mudança de rumo – A «Chuva
de Sangue» – Na Tasmânia. 127

CAPÍTULO CATORZE: Testemunho de uma senhora –
Viajando pela Tasmânia – O capitão dá a sua primeira palestra

sobre a viagem – Provisões abundantes – Uma inspeção de segurança ao *Spray* em Davenport – Novamente em Sydney – Para norte rumo ao estreito de Torres – Um naufrágio amador – Amigos na costa australiana – Perigos de um mar de coral. 137

CAPÍTULO QUINZE: Chegada a Port Denison, Queensland – Uma palestra – Memórias do capitão Cook – Palestra de caridade em Cooktown – Uma feliz escapatória a um recife de coral – Ilha Home, ilha Sunday, ilha Bird – Um pescador de pérolas americano – Jubileu na ilha Thursday – Um novo estandarte para o *Spray* – Ilha Booby – Através do oceano Índico – Ilha do Natal. 147

CAPÍTULO DEZASSEIS: Apelo a uma navegação cuidadosa – Três horas ao leme em vinte e três dias – Chegada às ilhas dos Cocos – Um curioso capítulo da história social – Uma recepção das crianças das ilhas – Limpeza e pintura do *Spray* na praia – Uma bênção maometana por um frasco de compota – Keeling como paraíso – Uma aventura arriscada num pequeno barco – Partida para Rodrigues – Confundido com o Anticristo – O governador acalma os receios do povo – Uma palestra – Um convento nas colinas. 159

CAPÍTULO DEZASSETE: Um atestado de boa saúde na Maurícia – Refazer a viagem na ópera – Uma planta recém-descoberta batizada em honra do capitão do *Spray* – Saída com um grupo de jovens senhoras para velejar – Um bivaque no convés – Uma calorosa recepção em Durban – Um interrogatório amigável por parte de Henry M. Stanley – Três sábios bóeres procuram provas de que a Terra é plana – Partida da África do Sul. 171

CAPÍTULO DEZOITO: Dobrar o «cabo das Tormentas» nos velhos tempos – Um Natal difícil – O *Spray* passa três meses de repouso ancorado na Cidade do Cabo – Uma viagem de

comboio ao Transvaal – A estranha definição do presidente Krüger da viagem do *Spray* – Os seus dizeres concisos – Distintos convidados no *Spray* – Fibra de coco como cadeado – Cortesias do almirante da Marinha Real – Partida para Santa Helena – Terra à vista. 181

CAPÍTULO DEZANOVE: Na ilha do exílio de Napoleão – Duas palestras – Hospedado no quarto-fantasma da Plantation House – Uma excursão à histórica Longwood – Café em casca e um bode para o descascar – A má sorte do *Spray* com os animais – Um preconceito contra cães pequenos – Uma ratazana, a aranha de Boston e o grilo canibal – Ilha da Ascensão. 189

CAPÍTULO VINTE: Na corrente favorável ao largo do cabo de São Roque, Brasil – Em pleno mar sobre a Guerra Hispano-Americana – Troca de sinais com o couraçado *Oregon* – Junto à prisão de Dreyfus na ilha do Diabo – Reaparecimento da Estrela Polar para o *Spray* – A luz em Trinidad – Uma encantadora apresentação de Granada – Conversas com auditores amigáveis. 199

CAPÍTULO VINTE E UM: A caminho de casa – Na faixa de calma – Um mar coberto de sargaços – O mastro da bujarrona solta-se numa tempestade – Recebido por um tornado ao largo da ilha do Fogo – Uma mudança de planos – Chegada a Newport – Fim de uma viagem de mais de quarenta e seis mil milhas – O *Spray* de novo em Fairhaven. 207

APÊNDICE: LINHAS E PLANO VÉLICO DO *SPRAY*
O seu *pedigree* até agora conhecido? – As linhas do *Spray* – As suas capacidades de autonavegação – Plano vélico e sistema de navegação – Um feito sem precedentes – Uma última palavra de ânimo aos aspirantes a navegadores. 215

CAPÍTULO UM

Uma ascendência *bluenose*¹ com inclinações ianques –
Afeição juvenil pelo mar – Mestre do navio *Northern Light* –
Perda do *Aquidneck* – Regresso a casa do Brasil na canoa
Liberdade – A oferta de um «navio» – A reconstrução
do *Spray* – Dilemas relativos às finanças e à calafetagem –
O lançamento do *Spray*.

Nas belas terras da Nova Escócia – uma província marítima – existe uma cordilheira chamada montanha do Norte, com vista para a baía de Fundy de um lado e para o fértil vale de Annapolis do outro. Na vertente norte da cordilheira cresce o robusto abeto, adequado ao madeiramento de navios, com o qual foram construídas muitas embarcações de todo o tipo. As gentes desta costa, resistentes, robustas e fortes, tendem a competir no comércio mundial, e não é de todo desfavorável ao mestre marinheiro se o local indicado na sua certidão de nascimento for a Nova Escócia. Eu nasci num ponto frio, no local mais frio da montanha do Norte, num gelado dia 20 de fevereiro, apesar de ser cidadão dos Estados Unidos – um ianque naturalizado, se é que se pode dizer que os habitantes da Nova Escócia não são

¹ Alcinha geralmente utilizada para referir os habitantes da Nova Escócia. (*N. da T.*)

ianques no verdadeiro sentido da palavra. A minha família era de marinheiros por ambos os lados; se houver algum Slocum que não ande a navegar, mostrará pelo menos tendência para talhar modelos de barcos e contemplar viagens marítimas. O meu pai era o tipo de homem que, se naufragasse e fosse parar a uma ilha deserta, conseguiria encontrar o caminho para casa se tivesse um canivete e encontrasse uma árvore. Avaliava bem um barco, mas a velha herdade que uma calamidade lhe deu servia-lhe de âncora. Não tinha medo de uma rajada de vento e nunca se deixava ficar para trás numa reunião campal ou numa boa e velha festa.

Quanto a mim, o maravilhoso mar encantou-me desde o início. Aos oito anos, já tinha andado a boiar com outros rapazes na baía, com grandes probabilidades de me afogar. Quando era rapaz, ocupei o importante posto de cozinheiro numa escuna de pesca; mas não me aguentei muito tempo, pois a tripulação amotinou-se perante o meu primeiro pudim, e «pôs-me na rua» antes que eu tivesse oportunidade de brilhar como artista culinário. O passo seguinte rumo ao objetivo da felicidade encontrou-me diante do mastro num navio totalmente aparelhado com destino a uma viagem pelo estrangeiro. Assim, cheguei «a pulso», e não por portas abertas, ao comando de um navio.

O meu melhor comando foi o do magnífico navio *Northern Light*, do qual era coproprietário. Tinha direito a orgulhar-me dele, pois nessa altura – nos anos oitenta – era o melhor veleiro americano em circulação. Posteriormente, adquirei e pilotei o *Aquidneck*, um pequeno barco à vela que, de entre todos os trabalhos manuais do homem, me parecia o mais próximo da perfeita beleza e cuja velocidade – quando o vento soprava – não ficava atrás da dos vapores. Há já quase vinte anos que era capitão quando abandonei o seu convés na costa do Brasil, onde naufragou. A viagem de regresso a Nova Iorque com a minha família foi feita na canoa *Liberdade*, sem incidentes.

As minhas viagens foram todas internacionais. Naveguei como fretador e comerciante sobretudo para a China, a Austrália e o Japão, bem como entre as ilhas das Especiarias. Não era o tipo de vida que me fizesse ansiar por enrolar as cordas em terra, cujos costumes e

modos quase esquecera. Assim, quando os tempos ficaram difíceis para os cargueiros – como aconteceu – e eu tentei desistir do mar, o que podia um velho marinheiro fazer? Nasci nas brisas e tinha estudado o mar como talvez poucos homens o estudaram, descu- rando o resto. O mais atrativo a seguir à navegação era a constru- ção naval. Ansiava por ser mestre em ambas as profissões e, em certa medida, com o tempo, realizei o meu desejo. A partir dos conveses de robustos navios sob os piores vendavais, tinha feito cálculos relativamente ao tamanho e ao tipo de navio mais seguro para todas as condições meteorológicas e para todos os mares. Nesse sentido, a viagem que agora vou narrar foi o resultado natu- ral não só do meu amor pela aventura, mas também da minha experiência de vida.

Num dia de inverno em 1892, na cidade de Boston, onde fora largado pelo velho oceano, por assim dizer, um ou dois anos antes, ponderava se deveria candidatar-me a um comando e fazer de novo a vida no mar ou trabalhar num estaleiro, quando me encontrei com um velho conhecido, capitão de um baleeiro. «Venha a Fairhaven», disse-me ele, «e dar-lhe-ei um navio. Mas», acrescentou, «precisa de algumas reparações.» Os termos do capitão, depois de bem explica- dos, pareceram-me mais do que satisfatórios. Incluíam toda a assis- tência de que eu iria precisar a fim de preparar o navio para o mar. Aceitei de bom grado, pois tinha já descoberto que não poderia ar- ranjar trabalho no estaleiro sem primeiro pagar cinquenta dólares a uma sociedade. Quanto a um navio para comandar – não os havia em número suficiente. Quase todos os nossos navios mais altos tinham sido reduzidos a barcas de carvão, e eram ignominiosamente rebocados pelo nariz de porto em porto, enquanto muitos valorosos capitães se dirigiam ao Sailors' Snug Harbor.

No dia seguinte, cheguei a Fairhaven, frente a New Bedford, apenas para descobrir que o meu amigo me pregara uma espécie de partida. Durante sete anos, fora ele o alvo dela. O «navio» era, na verdade, uma chalupa muito antiga chamada *Spray*, que os vi- zinhos afirmavam ter sido construída no ano 1. Estava afetuosa- mente empoleirada num campo, a alguma distância da água salgada, coberta por lonas. As gentes de Fairhaven, escusado será

dizer, são parcimoniosas e observadoras. Durante sete anos, tinham-se interrogado: «Pergunto-me o que irá o capitão Eben Pierce fazer com o velho *Spray*?» No dia em que lá apareci, gerou-se um burburinho na troca de mexericos: finalmente, surgira alguém e estava a trabalhar no velho *Spray*. «Vai desmontá-lo, suponho?» «Não, vou reconstruí-lo.» Foi grande o espanto. «Será que compensa?» foi a pergunta a que, durante um ano ou mais, respondi afirmando que faria com que compensasse.

O meu machado derrubou um robusto carvalho ali perto para a quilha, e o agricultor Howard, por uma pequena quantia, transportou esta árvore e madeira suficiente para a armação do novo navio. Preparei uma caixa de vapor e um recipiente para servirem de caldeira. As madeiras destinadas à armação, sendo rebentos retos, foram temperadas e expostas ao vapor até se tornarem maleáveis, depois vergadas sobre um tronco, ao qual foram fixas até ficarem firmes. Todos os dias surgia algo de tangível em resultado dos meus esforços, e os vizinhos tornavam o trabalho sociável. Foi um grande dia no estaleiro do *Spray* quando a nova proa foi montada e acoplada à nova quilha. Vieram capitães baleeiros de longe para a examinar. A uma só voz, deram-lhe «nota máxima», dizendo que, na sua opinião, era «capaz de quebrar gelo». O capitão mais velho apertou-me calorosamente a mão quando os joelhos foram colocados, afirmando que não via qualquer razão para o *Spray* não poder ainda «ir caçar baleias» ao largo da costa da Gronelândia. A muito estimada proa fora feita a partir do extremo inferior do melhor tipo de carvalho. Posteriormente, dividiu ao meio uma zona de coral nas ilhas Keeling sem ficar com uma só mancha. Não existe melhor madeira para um navio do que a de carvalho-branco. Os joelhos, bem como toda a armação, eram desta madeira, sendo expostos ao vapor e moldados consoante o necessário. Estava já em pleno mês de março quando comecei a trabalhar a sério; fazia frio, mas ainda assim não faltavam observadores para me aconselhar. Sempre que avistava o capitão de um baleeiro, descansava um pouco, apoiado na minha enxó, para trocar ideias.

New Bedford, lar dos capitães baleeiros, está ligada a Fairhaven por uma ponte, e faz-se bem a pé. Para mim, nunca eram demasiado

frequentes as suas «subidas» ao estaleiro. Foram as histórias encantadoras sobre a caça à baleia no Ártico que me inspiraram a pôr um duplo conjunto de joelhos no *Spray*, para que pudesse desviar o gelo.

As estações passavam rapidamente enquanto eu trabalhava. Mal acabara de montar a armação da chalupa e já as macieiras estavam em flor. Pouco depois, surgiram as margaridas e as cerejas. Perto do local onde o velho *Spray* agora se desfizera, repousavam as cinzas de John Cook, um venerado peregrino. Assim, o novo *Spray* erguia-se de solo sagrado. Do convés da nova embarcação, podia estender a mão e apanhar as cerejas que cresciam sobre o pequeno túmulo. As pranchas para o novo navio, que não tardei a colocar, eram de pinho da Geórgia e tinham 3,8 centímetros de espessura. A sua colocação mostrou-se uma operação enfadonha, mas, uma vez terminada, a calafetagem foi fácil. As orlas exteriores estavam ligeiramente abertas para receber a calafetagem, mas as orlas interiores encontravam-se tão próximas que eu não conseguia ver a luz do dia através delas. Todas as extremidades estavam fixas por parafusos, com porcas a prendê-las às madeiras, de modo a não haver delas qualquer queixa. Muitos parafusos e porcas foram também utilizados noutras partes da construção, perto de mil. O objetivo era tornar o meu navio robusto e forte.

Ora, há uma lei na Lloyd's que diz que o *Jane* totalmente reparado a partir do antigo até ficar totalmente novo continua a ser o *Jane*. O *Spray* alterou o seu ser de forma tão gradual que é difícil dizer em que ponto o velho morreu e o novo nasceu, o que não tinha importância. Construí as amuradas com pilares de carvalho-branco de 36 centímetros de altura, cobertos por 2,3 centímetros de pinho-branco. Estes pilares, encaixados através de uma tábuia de cobertura de 5 centímetros, foram depois calafetados com finas cunhas de cedro. Têm-se mantido perfeitamente firmes desde então. O convés, fi-lo de tábuas de pinho-branco de 3,8 por 7,6 centímetros cravadas em vigas de 15,2 por 15,2 centímetros, de pinho-amarelo ou da Geórgia, colocadas a 91 centímetros de distância. Quanto aos compartimentos do convés, havia um sobre a abertura da escotilha principal, de 1,82 por 1,82 metros, para uma cozinha, e outro um pouco mais à popa, de cerca de 3 por 3,6 metros, para

o camarote. Erguiam-se ambos cerca de 91 centímetros acima do convés e afundavam-se o suficiente no porão para proporcionar espaço para a cabeça. Nos espaços junto às laterais do camarote, debaixo do convés, montei um beliche para dormir e prateleiras para pequenos arrumos, sem esquecer um lugar para a caixa dos primeiros socorros. No porão a meia-nau, ou seja, entre o camarote e a cozinha, debaixo do convés, estava o espaço destinado às provisões de água, carne salgada, etc., suficientes para vários meses.

Estando o casco da minha embarcação agora tão robustamente montado quanto a madeira e o ferro permitiam, com as várias divisões delimitadas, dediquei-me à calafetagem. Havia quem tivesse graves receios de que nesta altura eu fosse falhar. Refleti um pouco sobre a conveniência de um «calafate profissional». O primeiro golpe que desferi no algodão com o ferro de calafetagem, e que julgava estar certo, foi por muitos entendido como errado. «Vai saltar!», exclamou um homem de Marion, que passou com um cesto de amêijoas às costas. «Vai saltar!», exclamou outro de West Island, ao ver-me introduzir algodão nas juntas. *Bruno* limitava-se a abanar a cauda. Até o Sr. Ben J—, um célebre especialista em baleeiros, cuja mente se dizia, porém, que cambaleava, perguntou de forma bastante confiante se eu não achava que «ia saltar». «A que velocidade vai saltar?», exclamou o meu velho amigo capitão, que tinha sido arrastado por muitos vigorosos cachalotes. «Diga-nos a que velocidade», gritou, «para que possamos chegar ao porto a tempo.»

Eu, porém, enfiei um fio de estopa por cima do algodão, como desde o início planeara. E *Bruno* voltou a abanar a cauda. O algodão nunca «saltou». Uma vez terminada a calafetagem, espalhei duas camadas de tinta de cobre no fundo e duas de branco de chumbo nas bordas e amuradas. O leme foi então montado e pintado, e no dia seguinte o *Spray* foi lançado. Montado sobre a sua velha âncora enferrujada, pousava sobre as águas como um cisne.

As dimensões do *Spray*, depois de terminado, eram de 11,2 metros de comprimento, 4,3 metros de largura e 1,3 metros de profundidade no porão, sendo a sua capacidade de nove toneladas líquidas e de 12,71 toneladas brutas.

Em seguida, foi colocado o mastro, um elegante abeto de New Hampshire, bem como todos os pequenos aprestos necessários para uma curta viagem. Dobraram-se as velas e lá foi ele, com o meu amigo capitão Pierce e eu, atravessando a baía de Buzzard numa viagem de teste – correu tudo bem. A única coisa que agora preocupava os meus amigos junto à praia era: «Irá compensar?» O custo da minha nova embarcação fora de 553,62 dólares em material e treze meses do meu próprio trabalho. Passei mais alguns meses além desses em Fairhaven, pois arranjava trabalho de vez em quando na ocasional preparação de um baleeiro mais abaixo no porto, o que me ocupou o resto do tempo.