

AS AVENTURAS DO CAPITÃO JOSÉ BATES



Adventist Pioneer Library

Título do original em inglês: *The Autobiography of Elder Joseph Bates*
Publicado em 1868 pela *Steam Press of the Seventh-day Adventist
Publishing Association*

© 2017 **ADVENTIST PIONEER LIBRARY**

37457 Jasper Lowell Rd
Jasper, Oregon, 97438, USA
+1 (877) 585-1111
www.APLib.org

EDITORA DOS PIONEIROS ADVENTISTAS
www.EditoraDosPioneiros.com.br

Apoio: **CENTRO DE PESQUISAS ELLEN G. WHITE – BRASIL**

Tradução: Camila Teixeira

Revisão: Carla Nogueira, Rayanne Carvalho, Marcela Cebotar, Ariane Vidal

Editoração: Neumar de Lima e Uriel Vidal

Primeira edição: 3.000 exemplares

Fevereiro, 2017

Impresso no Brasil / *Printed in Brazil*

ISBN: 978-1-61455-044-0

Para adquirir mais exemplares, visite:

www.EditoraDosPioneiros.com.br

AS AVENTURAS DO CAPITÃO JOSÉ BATES

Incluindo:

**Uma Longa Vida a Bordo de Navios,
Viagens pelos Oceanos Atlântico e Pacífico,
O Mar Báltico e o Mar Mediterrâneo,
Recrutamento Forçado e Serviço a Bordo dos Navios de Guerra Britânicos,
Longo Confinamento na Prisão de Dartmoor,
Experiências Iniciais em Movimentos de Reforma,
Viagens a Diversas Partes do Mundo e
Um Breve Relato do Grande Movimento do Advento de 1840-1844.**



Yours in the blessed hope
Joseph Bates

José Bates (1792-1872)

ÍNDICE

Prefácio	13
Capítulo 1	15
Linhagem. Nascimento. Residência. Primeira viagem ao exterior. Hurlgate. O mar de Londres. A história do Sr. Loyd. O Sr. Moore e seu livro. Diário de bordo. Caindo do navio. O tubarão.	
Capítulo 2	25
Naufrágio no gelo. Uma tentativa de jogar o capitão no mar. O salvamento. A chegada à Irlanda. Prosseguindo com nossa viagem. O comboio britânico. Sem as amarras marítimas. Capturados por piratas. A natureza de um juramento e a caixa. O navio é condenado. A viagem segue pelo Mar Báltico. A chegada à Irlanda. Obrigado a trabalhar para os britânicos.	
Capítulo 3	33
A tentativa de fuga. O açoitado. O navio St. Salvadore. A tentativa de fugir a nado. Rodney 74. O navio de guerra espanhol. Um levantino. O culto às imagens. Outra tentativa de libertação. A batalha. A tempestade. O naufrágio. A Esquadra de Bloqueio. O culto a bordo de um navio real. O Porto de Maó. A passagem subterrânea. A Pedra Sagrada. O dia de lavar roupas. A ameaça de punição. Mais uma tempestade. A nova posição.	
Capítulo 4	45
Recrutamento forçado de marinheiros americanos. Os documentos de cidadania. A guerra. Rendição voluntária como prisioneiros de guerra. A preparação para uma batalha. Tratamento injusto. Confinamento. Livramento. A frota britânica superada pelo inimigo. Prisioneiros enviados à Inglaterra. O Jornal de Londres. Outra ação. Sem comida.	

Capítulo 5.....57

Fazendo um buraco no navio. Aventura perigosa de um índio Narragansett. O buraco fica pronto. A fuga de 18 prisioneiros. Um artifício singular para continuarmos com a mesma contagem de presos. O resgate do homem que se afogava. Sinais noturnos por socorro. Outro buraco feito, porém descoberto. Carta dos prisioneiros fugitivos. Governo americano fornece roupas a seus prisioneiros. Os prisioneiros são enviados para a prisão de Dartmoor. Notícias animadoras sobre a paz.

Capítulo 6.....69

A passagem subterrânea. Um traidor. Confirmada a paz. O enforcamento da efígie do cônsul americano. Sem pão por dois dias. Prisioneiros exigem e conseguem o pão. O desumano massacre dos prisioneiros. Um soldado inglês é liberto. Tribunal de inquérito. A chegada do Cartel. Libertos da prisão. Exibição das bandeiras em respeito ao massacre.

Capítulo 7.....79

Embarcando para os Estados Unidos. As cotovias do oceano. Empolgação quanto ao porto de destino. Às margens de Terra Nova. Os perigos do oceano. Rebelião ameaçada. Ilhas de gelo. Rebelião em alto-mar. Falando com um navio americano. Boas novas. Terra à vista. Um prêmio. Chegada em segurança a Nova Londres, Connecticut. Navegando novamente para Boston.

Capítulo 8.....89

Chegando em casa. Viagem à Europa. Uma pedra singular no oceano. O inesperado começo do inverno. A viagem chega ao fim. Outra viagem. Situações perigosas na Baía de Chesapeake. Criterion em perigo. Naufragados durante uma tempestade de neve. Uma visita a Baltimore. A bordo do Criterion outra vez. Carregamento a salvo. Mais uma viagem. O furacão. O fim da viagem. Casamento. Outra viagem. O capitão rizando as velas em seu sonho.

Capítulo 9	103
Racionamento de água. Lançando a carga no mar. Racionamento de mantimentos. Uma tempestade monstruosa. A Corrente do Golfo. O marisco morto e o furacão impetuoso. Agonia silenciosa. Chafurdando entre os mares. Uma coincidência singular com relação à oração. Mais a respeito do vendaval. O vazamento aumenta. Provisão de mantimentos e água potável. A reunião. Rumando às Índias Ocidentais. O relatório sobre a viagem. Chegada segura às Índias Ocidentais.	
Capítulo 10	119
Um filho mimado. Viagem de volta saindo das Índias Ocidentais. Alarme falso. Em casa. Uma viagem no navio New Jersey. Grandes ondas no Triângulo das Bermudas. Posição perigosa em uma tempestade violenta. Ilhas Turcas. Montes de sal. Um carregamento de rocha salina. O retorno para Alexandria, D. C. Viagem para Liverpool no navio Talbot. Tempestade na Corrente do Golfo. Um fenômeno curioso às margens de Terra Nova. Um antigo companheiro de bordo.	
Capítulo 11	129
Quem era o estranho. A lista negra. Uma pá de sal. O cume do Pico. O fim da viagem. Visitando minha família. Viagem à América do Sul. Ventos Alísios. Os peixes. Rio de Janeiro. Situação desesperadora. Montevidéu. Voltando para o Norte. Ferindo uma baleia. A decisão de nunca mais tomar bebida alcoólica. Chegada a Alexandria. Preparativos para mais uma viagem. Visitando minha família. Escapando de uma carruagem. Velejando para a América do Sul. Um peixe peculiar. Chegada ao Rio de Janeiro. Velejando pelo rio La Plata. Desfazendo da carga em Buenos Aires. Um anfitrião católico.	
Capítulo 12	141
Cruzando os pampas de Buenos Aires. Preparativos para enfrentar o Oceano Pacífico. Decidido a nunca mais tomar vinho. A vista do céu estrelado. Em uma situação alarmante em Cabo Horn. Dobrando o Cabo. A Ilha de Juan Fernandez. As montanhas do Peru. A chegada ao Callao. Viagem a Pisco. A paisagem e o clima de	

Lima. Terremotos. A destruição de Callao. Um navio fora da água. O Cemitério dos mortos.

Capítulo 13.....149

A casa da moeda. Cunhagem. Igrejas católicas e as festividades. Como se lembrar de Deus. Inquisição espanhola. Viagem a Trujillo. O Chatsworth é vendido. Métodos de contrabando. Cavalos espanhóis. Método indiano de contrabando. O Chatsworth é entregue. Viagem ao Callao. Problemas com o capitão. O banquete.

Capítulo 14.....159

Assuntos financeiros. Ladrões na estrada. Revistando os navios em busca de dinheiro. Um tenente leva um tiro. Navegando para casa. Tabaco. Reflexões importantes. Passando por Cabo Horn. A linha do equador. A estrela Polar. Um vendaval violento. Uma mudança de vento repentina. Situação desesperadora. Alegres vislumbres de terra. Vineyard Sound. Chegada a Boston. Em casa. Mais uma viagem. Passando pelo Cabo da Virgínia. Rumo ao exterior.

Capítulo 15.....171

Consciência do pecado. A doença e a morte de um marinheiro. Um funeral em alto-mar. Oração. Aliança com Deus. Um sonho. Chegada a Pernambuco. A paisagem de Pernambuco. Desembarcando uma senhora norte-americana. Vinho em um banquete. Vendendo minha mercadoria. Outra viagem. Pontos de vista religiosos. Um baleeiro. Farinha brasileira. Chegada à Santa Catarina. Paraíba. Vendendo a mercadoria. A terceira viagem.

Capítulo 16.....181

Dificuldade de conseguir mercadoria. Momentos de restauração de alma na floresta. Efigie de Judas Iscariotes. Embarque em Santa Catarina. Desembarque na Paraíba. A quarta viagem. Chegada à Baía dos Espíritos. Situação perigosa. São Francisco. Rio Grande. Bancos de areia. Uma cidade em ruínas. Carne-seca. Do Rio Grande à Paraíba. Catamarã. Procissão católica e enterro. Navegando

para Nova Iorque. Chegada em casa. Oração em família. Reavivamento religioso. Experiência.

Capítulo 17..... 191

Reavivamento espiritual. Batismo. Unindo-me à igreja. Sociedade de Temperança. O Exército da Água Fresca [Cold-Water Army]. Outra viagem. Regras da viagem. Viagem de temperança. Altar de orações a bordo. Jornal marítimo bissemanal. Culto de domingo. Chegada à América do Sul. Paraíba. Bahia. Piratas. Santa Catarina.

Capítulo 18..... 201

Inspecionados por piratas de Buenos Aires. Detidos por sete horas. Pilhagem. Os passageiros são feitos prisioneiros. À procura de dinheiro. Os dobrões [moeda de ouro espanhola] são cozidos junto com carne seca. A Tripulação e os passageiros são liberados. Período de oração. Chegada ao Rio de Janeiro. A bandeira de Betel. Rio Grande. Os perigos do litoral. A respeito da água fresca. Pontos de vista religiosos. O navio perdido. Uma carta. Partida e chegada a Santa Catarina. Voltando para Nova Iorque. Fenômeno ímpar.

Capítulo 19..... 213

Reavivamento em alto-mar. Chegada a Nova Iorque. Cultos no navio. Jovens desamparados. Chegada a New Bedford. Reforma pró-temperança. Fim da viagem.

Capítulo 20..... 217

Em casa. Religião. Temperança. Lavoura. Minha promessa. Sociedade dos Amigos Marinheiros. Missões. Sociedade Americana de Tratados. Sociedade Americana de Colonização. Casa de culto. Reavivamento religioso e seus efeitos. O chá e o café. Mudança de residência. O progresso da causa da temperança. O progresso da causa abolicionista. Meu ponto de vista. Motim em Boston, Massachusetts. Estrelas cadentes.

Capítulo 21..... 227

Uma reforma moral. Cultivando árvores. Cultivo de seda. O segundo advento de Cristo. A teoria de Guilherme Miller e suas conferências em Boston. O primeiro jornal do segundo advento. A carta do irmão D. Millard. A carta do irmão L. D. Fleming. A carta de H. Hawley. Extraído do Jornal Wesleyano de Maine.

Capítulo 22..... 235

A primeira convocação para uma conferência a fim de discutir o assunto da segunda vinda do nosso Senhor Jesus Cristo. Reunião em Boston. Discursos da conferência divulgados a todo o mundo. Um sino de mergulhador. Coletando rochas do fundo do mar. A primeira conferência sobre o segundo advento. Conferências de Guilherme Miller em Fairhaven, Massachusetts. Conferências também em New Bedford. Falando aos ministros. Os ministros se reúnem. Antíoco Epifânio. Cerca de 500 m² por pessoa. A segunda conferência do segundo advento.

Capítulo 23..... 245

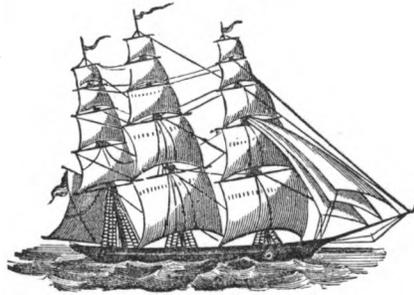
A queda do império otomano em agosto de 1840. A passagem do segundo ai. Sem demora. Um espaço de tempo para proclamar a primeira mensagem angélica (Apocalipse 14:6, 7). Conferências. Provações ao sair da igreja. As Sociedades de Reforma Moral. Conferência de Boston em 1842. Gráficos de 1843. A primeira reunião campal. Reuniões campais no verão e no outono de 1842. Em Littleton, Massachusetts, em agosto. Em Taunton, Massachusetts, em setembro. Em Salem, Massachusetts, em outubro. O poder e obra da primeira mensagem angélica.

Capítulo 24..... 255

Oposição à proclamação do segundo advento do Salvador. As declarações do Sr. Miller extraídas de sua “Apologia e Justificativa”. O modo extraordinário como ele foi chamado para proclamar a doutrina do advento. Sinais e maravilhas no céu.

Capítulo 25	261
O ano determinado para a volta do Senhor. A venda da minha casa. Levando a mensagem aos Estados escravagistas. Cultos na Ilha de Kent. Cultos em Centerville, na costa leste de Maryland. O juiz Hopper. Cultos do advento na costa leste de Maryland. Cultos em Centerville e em Chester. Ameaça de prisão. O sentimento que permeava os escravos. O poder do Senhor durante o culto. Uma obra de arrependimento e conversão entre as pessoas.	
Capítulo 26	271
The Three Corners [Os três cantos]. Reunião lotada. Louvor. Universalismo. Locais de reunião. Oposição. O sonho. Um amplo jardim fronteiro. Os escravos são obrigados a ir à reunião sobre o advento. Convencidos da verdade. De Maryland para casa. Visita a algumas das Ilhas do mar. O primeiro desapontamento no movimento do segundo advento. Aguardando a visão. O tempo de tardança.	
Capítulo 27	279
O clamor da meia-noite. A primeira mensagem angélica. As dez virgens. O segundo desapontamento. As três mensagens angélicas. O sábado. O progresso da obra. Conclusão.	

As Aventuras do



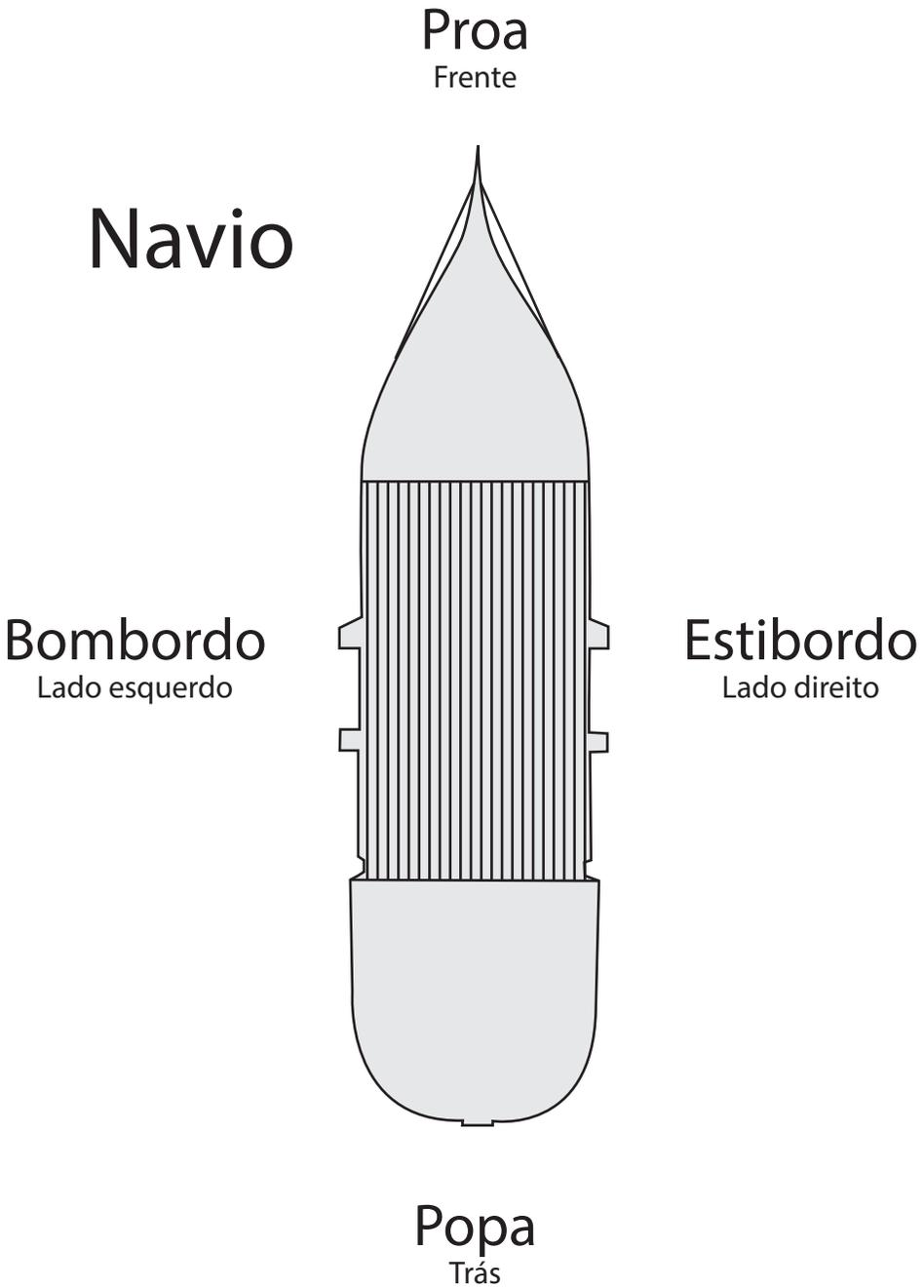
Capitão José Bates

PREFÁCIO

Parentes e amigos, com frequência, pediam que eu escrevesse a história da minha vida, mas só me senti verdadeiramente inclinado a fazê-lo no ano de 1858, quando meus amigos no Oeste me pediram que eu escrevesse uma série de artigos sobre meu passado para um periódico religioso intitulado “*Youth’s Instructor*” [Instrutor da Juventude], publicado em Battle Creek, Michigan. Atendendo ao desejo deles, uma série de 51 artigos foram publicados nesse periódico, o último aparecendo na edição de maio de 1863. Como essas edições praticamente se esgotaram, novamente estamos atendendo aos pedidos de amigos para republicarmos esses artigos, com material adicional, em forma de livro.

José Bates

Monterey, Michigan, 1° de maio de 1868.



CAPÍTULO 1

Linhagem. Nascimento. Residência. Primeira viagem ao exterior. Hurlgate. O mar de Londres. A história do Sr. Loyd. O Sr. Moore e seu livro. Diário de bordo. Caindo do navio. O tubarão.

Meu honrado pai e seus antepassados residiram por muitos anos na cidade de Wareham, localizada no condado de Plymouth, no estado de Massachusetts. Minha mãe era filha do Sr. Barnebas Nye, da cidade de Sandwich, localizada no condado de Barnstable. As duas cidades ficavam a apenas algumas horas do famoso local onde desembarcaram os pais peregrinos.

Meu pai serviu ao país como voluntário durante os sete anos da guerra de Independência dos Estados Unidos. Em 1825, na cidade de Boston, quando o general Lafayette visitou novamente os Estados Unidos, meu pai esteve entre os muitos que, nos salões de recepção, se esforçaram para lhe dar um aperto de mão. Ao se aproximar, o general o reconheceu, apertou sua mão e disse:

– Como você está, meu velho amigo capitão Bates?

Alguém perguntou:

– Você se lembra dele?

O general respondeu algo do tipo:

– Com certeza. Ele estava sob meu comando direto no exército americano.

Após a guerra, meu pai se casou e fixou residência em Rochester, uma cidade vizinha, no condado de Plymouth. Foi nessa cidade em que nasci, no dia 8 de julho de 1792. No início de 1793, nossa família mudou-se para New Bedford, cerca de 11 km de distância, onde meu pai entrou no ramo dos negócios.

Durante a guerra com a Inglaterra, em 1812, a cidade de New Bedford foi dividida, e a parte leste passou a ser chamada de Fairhaven. Essa

cidade foi meu lar até o dia em que levei minha família para Michigan, em maio de 1858.

Nos tempos de escola, quando garoto, meu maior desejo era me tornar um marinheiro. Costumava pensar o quanto me agradaria se pudesse embarcar num navio que partisse em uma viagem ao redor do mundo. Desejava saber como era a outra costa. Sempre que pensava em pedir permissão a meu pai para que me deixasse viajar mar a fora, ficava sem coragem, pois tinha medo de sua resposta ser negativa. Quando tentava desabafar com minha mãe, ela procurava me dissuadir e me recomendava outra profissão. Finalmente me permitiram fazer uma curta viagem com meu tio a Boston, na tentativa de me “curar” daquele meu desejo. Contudo, aquela viagem teve um resultado oposto ao que meus pais esperavam. Eles, por fim, concordaram com meus desejos.

Um novo navio de New Bedford, chamado “*The Fanny*”, estava para navegar à Europa, e o comandante Elias Terry combinou com meu pai que eu viajasse como camaroteiro.

Saímos de New Bedford em junho de 1807 para pegarmos um carregamento na cidade de Nova Iorque e levarmos para Londres, na Inglaterra. A caminho de Nova Iorque, navegamos pelo estuário de Long Island. Naquela rota, a vários quilômetros de distância da cidade, há uma passagem estreita e perigosa, rodeada por rochas à direita e uma barreira de rochas formando uma costa à esquerda, chamada de “*Hurl Gate*” [Portão de Arremesso]. O que torna essa passagem tão perigosa é o grande ímpeto de água que flui por esse estreito canal. Com o fluxo e refluxo da maré, as águas avançam com tanta fúria que são poucos os que se aventuram a navegar por elas sem um vento forte e constante soprando a seu favor. Devido à falta de cautela e atenção, muitos navios foram desviados de seu curso por esse impetuoso mar e arremessados contra as rochas, naufragando e desaparecendo em poucos minutos. Os marinheiros chamam essa passagem de “*Hell Gate*” [Portão do Inferno].

À medida que nosso valente navio nos levava em direção àquele local assombroso, o timoneiro pegou o leme e pediu ao capitão que todos viéssemos ao convés. A seguir, ele nos posicionou em várias partes do navio a fim de que manejassemos as velas em caso de emergência, segundo ele

julgasse necessário. Ele então pediu que guardássemos silêncio, enquanto passávamos por aquela perigosa passagem, a fim de que pudéssemos ouvir e entender melhor suas ordens. Dessa maneira, todos a bordo estavam a postos, olhando em silêncio fixamente para o timoneiro, aguardando suas ordens. Nosso bom navio atravessou rapidamente as águas impetuosas e navegou em segurança até ancorar no porto de Nova Iorque.

A experiência e o conhecimento minucioso de nosso timoneiro em conduzir em segurança nosso valente navio através daquela passagem perigosa, com a tripulação observando tranquilamente e quase sem respirar, ficaram profundamente gravados em minha memória. A presteza e o esforço dos marinheiros durante os perigos do mar têm, com a bênção de Deus, salvado milhares de almas de uma sepultura de águas.

Nosso navio estava sobrecarregado com uma extensa carga do mais excelente trigo, ocupando até a escotilha, e tínhamos um naufrágio por conta do peso. Na véspera de nossa partida, nosso imediato, o Sr. Eldridge, estava subindo a bordo do navio à noite com um lampião aceso, quando caiu da prancha na água, no espaço entre o navio e o cais, onde a corrente da maré estava de 4 a 8 quilômetros por hora. O Sr. Adams jogou a esmo um rolo de corda para baixo do cais, na tentativa de resgatar o imediato. Felizmente ele conseguiu segurá-la. Depois de muito esforço, ele foi içado de volta ao convés da embarcação. Quando finalmente começou a respirar livremente, lamentou ter perdido o lampião novo. O Sr. Adams disse:

– Ora, ele está na sua mão!

Se fosse uma bala de canhão, muito provavelmente ele teria sido arrastado para o fundo do mar, pois as pessoas que estão se afogando se agarram com toda força a qualquer coisa que tenham na mão.

Fizemos uma boa viagem através do Oceano Atlântico. Ao passarmos pelo canal britânico, entre a França e a Inglaterra, avistamos vários barris flutuando. A vela principal foi colocada no mastro e descemos um bote com alguns homens da tripulação, que logo retornaram ao navio com os barris carregados de gim e conhaque. Os impostos para importar essas mercadorias da França à Inglaterra são tão altos que, às vezes, contrabandistas se dão ao luxo de perderem carregamentos inteiros e ainda assim conseguem tirar um bom lucro nos negócios. Porém, se forem pe-

gos pelos fiscais ou navios de guerra, defraudando as leis fiscais de seus países, a pena pode arruiná-los para o resto da vida. Sendo assim, eles amarram o carregamento com cordas e boias e o lançam no mar para que, quando os fiscais não mais estiverem à vista, eles possam, depois de diligente busca, recuperar a mercadoria.

Oficiais ingleses vieram inspecionar nosso carregamento assim que chegamos com segurança ao cais de Londres. Foi visível a surpresa deles quando abriram as comportas e viram o trigo limpo e seco estocado até as escotilhas, com o aspecto tão fresco quanto estava quando partimos de Nova Iorque.

Quando partimos do cais, entrando no rio Tâmsa, começamos a encher nossos barris para a viagem de volta para casa com a água que passava por nós, fazendo seu curso até o grande oceano. Fiquei então pensando como alguém poderia tomar uma água tão imunda e barrenta, de cor verde, amarela e vermelha, misturada com resíduos de milhares de embarcações, que por lá passavam, e com as imundícies de grande parte do esgoto da cidade de Londres. Porém, depois de alguns dias, os detritos da água se assentam e ela se torna transparente, a não ser que alguém a agite começando pelo fundo dos barris.

Cerca de quatro anos depois dessa viagem, já como marinheiro recrutado pelo serviço britânico, ligado ao navio *Rodney* – um navio armado com setenta e quatro canhões no Mar Mediterrâneo, estávamos esvaziando todo o nosso velho suprimento de água fresca. Bem em baixo no porão do navio, havia um amplo estoque de barris com a mesma água do rio Tâmsa, com a única diferença de que havia sido coletada um pouco mais distante de Londres. Essa água estava bem lacrada nos barris já por quase dois anos. Quando abrimos a boca dos barris e a luz de nossas velas refletiu sobre a límpida água, um clarão reluzente subiu da água a uma altura de cerca de 30 cm, como quando se queima um conhaque forte. Antes que a água fosse agitada no fundo dos barris, mostramos aos oficiais, em copos de vidro, um pouco da água limpa, e declarou-se que aquela era a melhor e mais pura água retirada de Londres há aproximadamente dois anos. Admito que a água parecia mesmo limpa e o gosto era bom, mas por eu saber a sua origem, confesso que preferia mil vezes saciar minha sede

em alguma fonte pura das verdes montanhas de Vermont, ou das colinas de granito de New Hampshire.

Dentre nossos passageiros com destino a Nova Iorque, encontrava-se certo Sr. Loyde, imediato de uma embarcação da Filadélfia que ficara detida em Londres. Ele, de um jeito muito sério, relatou um incidente singular que havia acontecido alguns anos antes quando ele era marinheiro na Filadélfia. O Sr. Loyde disse que jamais ousara contar essa história a sua mãe ou irmãs.

Vou tentar contar a história do Sr. Loyde com suas próprias palavras:

“Estava eu, uma noite, hospedado do outro lado da cidade, longe de casa, quando de repente o lugar foi ocupado pela polícia. Com medo de ser identificado como um dos que estavam perturbando a paz, saí da cama e fugi para a rua tendo apenas meu pijama. Finalmente consegui me esconder num mercado, enquanto um amigo que estava comigo voltou para buscar a minha roupa. Por volta da meia-noite, uma gangue, ao passar pelo mercado, me encontrou. Depois de algumas perguntas para saberem quem eu era, disseram:

– Conduzam o camarada à nossa frente.

Clamei em vão, pois me mantiveram na frente deles até entrarmos no cemitério, cerca de três quilômetros e meio fora da cidade. Paramos diante de uma grande pedra plana com um gancho de ferro preso a ela. Eles prenderam no gancho uma corda bem resistente que haviam trazido, com a qual moveram a pedra. Eles estavam abrindo uma sepultura familiar, onde uma distinta senhora judia havia sido enterrada naquele dia. A gangue estava atrás das joias da mulher. A pergunta que entusiasmava a todos naquele momento era: qual deles desceria à sepultura para pegar as joias? Um deles disse:

– Eis aqui o nosso camarada!

Eu implorei e supliquei que, pelo amor de Deus, não me forçassem a cometer um ato tão terrível. Minhas súplicas foram desconsideradas. Eles me empurraram sepultura abaixo, ordenando que eu fosse e tirasse as joias da senhora. Tentei, mas voltei para a boca do túmulo e disse aos ho-

mens que os dedos da senhora estavam tão inchados que eu não conseguia tirar os anéis. Um deles disse:

– Aqui, pegue essa faca. Corte os dedos da mulher.

Comecei a suplicar de novo, mas eles me fizeram crer que eu não tinha outra alternativa: ou eu cortava os dedos da mulher ou ficava preso naquela sepultura. Morrendo de medo, segurei as mãos dela e cortei os seus dedos. Quando cheguei à entrada do túmulo, me mandaram entregar os dedos. Assim que pegaram o que queriam, derrubaram bruscamente a pedra sobre a sepultura e fugiram.

Senti-me arrasado com a minha condição desesperadora, fadado a morrer a mais terrível morte, e temendo, a cada instante, que o corpo mutilado me agarrasse. Ouvi os barulhos feitos pelos ladrões até que tudo se tornou um silêncio sepulcral. Como a pedra estava sobre mim, não conseguia me mover. Depois de um tempo comecei a ouvir ruídos no chão, ao longe. Os ruídos aumentaram até que ouvi vozes estranhas em cima da sepultura. Logo descobri que se tratava de outra gangue que, muito provavelmente, desconhecia aquela primeira. E eles posicionaram a corda deles para mover a mesma pedra. Imediatamente decidi o que fazer para salvar minha vida. Assim que levantaram a pedra, saltei da sepultura, de pijama branco. Apavorados, todos eles fugiram em direção à cidade, correndo com tanta velocidade que foi difícil acompanhar o ritmo deles. Mas ainda assim eu temia que eles parassem de correr, descobrissem a verdade e me capturassem. Antes de chegar à cidade, eu já me aproximava dos dois que haviam ficado mais atrás, e um deles gritou para o companheiro:

– Patrick! Patrick! A velha está chegando perto!

Eles correram adiante pelo mercado e se escaparam de mim, pois parei ali para me esconder. Depois de um tempo, meu amigo me encontrou, me entregou as roupas e voltamos para casa.”

Antes de zarpamos do cais e continuarmos a viagem, um homem de boa aparência, com mais ou menos vinte anos de idade, subiu a bordo, afirmando que vinha da Filadélfia, na Pensilvânia, e precisava ir para Londres. Disse que não tinha como pagar pela passagem, e afirmou também que seu único propósito em ir a Londres era conseguir determinado livro,

de cujo título me esqueci, e que não existia outro lugar onde encontraria o tal livro. Por fim ele embarcou como um aprendiz no mastro.

Isso era novidade para os marinheiros: um homem sem nenhuma vontade de ser marinheiro estar disposto a suportar as durezas de uma viagem de sete meses, com nenhum outro objetivo senão o de conseguir um livro, mesmo sem ter a certeza de que o encontraria.

No entanto, ao chegarmos a Londres, o capitão adiantou-lhe algum dinheiro e, antes de anoitecer, o homem voltou da cidade muito feliz por ter encontrado o livro. Lamento ter perdido contato com ele depois dessa viagem. Penso com frequência que, se sua vida foi poupada, este homem estava destinado a ocupar uma posição importante entre os homens.

Ao me recuperar do meu enjoo em alto-mar, iniciei meu diário de bordo no intuito de guardar as memórias das viagens, dos acontecimentos do dia a dia e do funcionamento do navio. Esse e outros diários, que mais tarde me esforcei para conservá-los, teriam sido de inestimável valor para mim quando comecei o projeto de escrever minha história. Mas ficaram muito desgastados, ou destruídos, depois da minha última viagem.

Contarei agora um incidente que ocorreu durante a viagem de volta para casa, cerca de dezoito dias após a partida de Land's End, uma pequena aldeia no extremo da Inglaterra.

Numa manhã de domingo, um tubarão nos seguia. Amarramos um pedaço grande de carne em uma corda e jogamos da popa para atraí-lo para mais perto no intuito de fisgá-lo com um ferro farpado feito para esses propósitos; mas nada do que fazíamos para provocá-lo parecia surtir efeito. O tubarão se mantinha em sua posição, onde alcançava qualquer coisa que caísse dos dois lados da embarcação.

Em situações como essa, velhas histórias de tubarão surgem na memória dos marinheiros; histórias de como os tubarões engoliram marinheiros vivos, às vezes dividindo-os ao meio, engolindo-os quase que em dois bocados. Ouvimos tantas histórias que acabamos atribuindo aos tubarões mais sagacidade do que eles de fato possuem. Dizem que tubarões seguiram navios por dias quando havia doentes a bordo a fim de saciarem seu apetite voraz com os mortos jogados ao mar.

Em geral, os marinheiros são homens corajosos e destemidos; eles se arriscam a se unir a seus companheiros em quase qualquer combate, enfrentando corajosamente as tempestades ferozes do mar. Mas a ideia de ser engolido vivo, ou até mesmo morto, por uma dessas criaturas vorazes frequentemente faz com que o coração valente desses homens estremeça. Além disso, os marinheiros são geralmente crédulos e supersticiosos.

No anoitecer do referido dia, quando cessamos nossas tentativas inúteis de tirarmos o tubarão de sua obstinada posição atrás da popa, subi ao topo do mastro principal para averiguar se havia algum navio à vista, ou qualquer coisa que pudesse ser vista além do céu e água. Comecei a descer. Quando cheguei a cerca de 15 metros do convés e uns 18 metros da água, não consegui alcançar o ponto que pretendia segurar e caí para trás, atingindo uma corda em minha queda, o que evitou que eu fosse arremessado sobre o convés, mas não impediu que eu fosse lançado ao mar. Ao emergir sobre as ondas, lutando e ofegante por falta de ar, vi de relance que o navio, minha única esperança, começava agora a ficar fora de alcance. Apesar de minhas roupas estarem pesadas e grossas, nadei com todas as forças para tentar alcançar o navio. Vi que o capitão, os oficiais e alguns marinheiros correram até a popa. O primeiro oficial arremessou uma corda com toda a força, e consegui agarrar a ponta. Então ele gritou:

– Segure firme!

Fiz o que me ordenou até ser puxado de volta ao navio e pisar no convés. Perguntaram-me se eu estava machucado. Eu respondi que não. Outro perguntou onde estava o tubarão. Comecei a tremer como eles quando estavam na ansiosa expectativa, temendo que a criatura me pegasse a qualquer momento. O pensamento do tubarão nem sequer havia passado pela minha cabeça enquanto estive na água. Atravessei para o outro lado do navio e olhei para a água. Lá estava ele, deslizando suavemente na água, nos acompanhando. Não estava muito longe da parte lateral do navio, aparentando não perceber que o observávamos atentamente. E nós não o perturbamos de forma alguma, pois os marinheiros e passageiros estavam todos muito felizes com o salvamento do camaroteiro – não apenas da sepultura do mar, mas também das ferozes mandíbulas do tubarão. Portanto, não

estavam mais dispostos a incomodar a criatura. Logo o tubarão sumiu e não o vimos mais. Porém, todos ficaram perplexos e se perguntavam como era possível ele ter mudado para uma posição onde não conseguia ver nem ouvir o que estava acontecendo do outro lado e na popa do navio.

O trecho a seguir, tirado de um jornal, ilustra a voracidade dessas criaturas:

O TERRÍVEL ENCONTRO COM UM TUBARÃO

Southold, Long Island, 9 de setembro de 1865.

Para o editor do *Herald*: O ocorrido aconteceu há poucos dias desde que a escuna *Catharine Wilcox*, de Lubec, Maine, com George McFadden como capitão, saindo de Nova Iorque para Eastport e Lubec, se viu presa, já distante do local de partida, no que é conhecido como “calmaria total”. Vendo que a oportunidade parecia propícia, o capitão e um jovem chamado Peter Johnson – ex-membro da Primeira Artilharia Pesada do Maine, que fora ferido no pescoço em Spottsylvania, Virginia – decidiram desfrutar de um banho de água salgada.

Após saltarem na água, demorou poucos minutos até que, conforme o relato do jovem Johnson, ele viu algo “todo branco”, e, num instante, ele foi arrastado da superfície para mais ou menos 6 metros de profundidade. Johnson percebeu então que estava agora nas mandíbulas de um daqueles vorazes tubarões devoradores de homens. Lutando com todas as forças, Johnson conseguiu livrar-se e voltar novamente à superfície; mas logo o tubarão foi atrás dele e continuou a morder várias partes do seu corpo. Então, o jovem se lembrou de um truque de marinheiro: enfiar os dedos nos olhos do tubarão. E assim ele fez. Para sua grande alegria, viu o furioso monstro fugir para longe dele. Em seguida, Johnson nadou até o navio e foi levado a bordo. Logo perceberam que ele havia sido terrivelmente ferido à altura do abdômen – cuja parte inferior estava completamente rasgada e pendurada –, e ambas as coxas e ombros horrivelmente dilacerados. Não havendo vento para chegar a lugar algum, a tripulação o colocou num bote e remaram até a aldeia de Greenport, percurso de cerca de 13 quilômetros, onde os doutores Kendall, Bryant e Skinner costuraram e limparam seus ferimentos. Assim, o jovem ficou aliviado de seu sofrimento tanto quanto as circunstâncias permitiram. Sua situação está piorando no momento e não há muita chance de que venha a se recuperar.

Este braço de mar, no momento, está cheio desses monstros vorazes, e se alguns dos nossos esportistas de Nova Iorque gostam de uma caça digna de suas lanças de aço, este é o mês para atacar os tubarões. Quase todos os dias nossos moradores os capturam, voltando para o porto em perfeita segurança.

CAPÍTULO 2

Naufração no gelo. Uma tentativa de jogar o capitão no mar. O salvamento. A chegada à Irlanda. Prosseguindo com nossa viagem. O comboio britânico. Sem as amarras marítimas. Capturados por piratas. A natureza de um juramento e a caixa. O navio é condenado. A viagem segue pelo Mar Báltico. A chegada à Irlanda. Obrigado a trabalhar para os britânicos.

Em outra viagem, em meados de maio, de Nova Iorque para Arcângelo, na Rússia, avistamos numa tarde diversas ilhas de gelo. Muitas delas até pareciam grandes cidades. Essa era uma prova irrefutável de que estávamos nos aproximando das margens de Terra Nova, cerca de 1.600 quilômetros na rota marítima de Boston para Liverpool. Os ventos e as correntes da região norte, coberta de gelo, trazem esses grandes blocos, ou ilhas de gelo. A parte inferior dessas ilhas está a mais de 90 metros abaixo da superfície. Em algumas estações do ano, elas levam de dois a três meses para derreter e virar pedaços, aliviando assim seu enorme peso. Assim, elas são levadas adiante pelas águas profundas até os recônditos do oceano, e são logo derretidas, tornando-se águas mornas.

Ao anoitecer, já tínhamos passado o aglomerado de ilhas de gelo, graças a uma forte ventania vinda do oeste que nos empurrava rapidamente em nossa rota. No entanto, o nevoeiro se tornou tão denso que ficou impossível enxergar qualquer coisa a mais de 3 metros à nossa frente. Um homem chamado W. Palmer, que pilotava o navio naquela ocasião, ouviu por acaso o imediato advertir o capitão que seria melhor colocar a proa contra o vento para que o navio ficasse por ali mesmo até que amanhecesse. O capitão chegou à conclusão de que, já que as ilhas de gelo haviam ficado para trás, a embarcação deveria continuar sua rota, e deveríamos vigiar o caminho com bastante cautela.

À meia-noite, o vigia nos liberou de nosso posto para descansarmos no compartimento inferior do navio por quatro horas. Cerca de uma hora depois, o timoneiro nos despertou com um grito assustador:

– Uma ilha de gelo!

No instante seguinte, veio o impacto aterrorizante! Quando recuperei os sentidos, depois do golpe que recebi por ter sido lançado de um lado do alojamento dos marinheiros para o outro, eu me vi sendo segurado por Palmer. Os outros vigias haviam escapado em direção ao convés para fechar a escotilha. Depois de várias tentativas sem sucesso para encontrarmos a escada e alcançarmos a escotilha, desistimos em desespero. Abraçamos o pescoço um do outro e esperamos pela morte. Entre um rangido e outro que o navio emitia por causa da luta que travava contra o inimigo, ouvíamos, vez por outra, do convés acima de nós, nossos pobres companheiros aos gritos e súplicas pela misericórdia de Deus. Isso só aumentou o nosso desespero. Minha mente foi bombardeada por pensamentos que pareceram me sufocar, e, por alguns instantes, fiquei sem condições de pronunciar uma única palavra

Um pensamento horrível assombrou minha mente: chegara o momento de meu acerto de contas final e da minha morte. Eu iria afundar com aquele navio em destroços até o fundo do oceano, longe de casa, longe dos amigos, sem ao menos estar preparado ou ter qualquer esperança de um Céu ou vida eterna. Só me restava o pensamento de que estaria entre o número dos condenados e banido para sempre da presença do Senhor. Eu precisava de alguma forma dar vazão aos meus sentimentos de angústia indescritível.

Naquele momento de angústia, a escotilha foi aberta e ouvimos o grito:

– Tem alguém aí em baixo?

Em instantes estávamos no convés. Fiquei analisando por um momento a nossa situação: a proa do navio estava parcialmente presa embaixo de um bloco de gelo. Tudo estava destruído, exceto o talha-mar. As velas quadradas do navio, infladas com vento, bem como o impetuoso mar, empurravam o navio adiante para mais perto de seu obstinado oponente. Se nada mudasse logo, não restava dúvida: o destino de cada um de nós, e do navio, seria selado em alguns minutos.

Com dificuldade, consegui ir até o tombadilho superior, onde encontrei o capitão e o segundo imediato ajoelhados, implorando pela misericórdia divina. O primeiro imediato reuniu tantos quantos pôde numa

tentativa frustrada de endireitar o extenso navio, que colidiu contra o gelo duas vezes. Em meio ao estrondo de objetos em colisão e aos gritos de outros marinheiros, minha atenção se voltou ao clamor do capitão:

– O que você vai fazer comigo, Palmer? – gritou o capitão.

– Vou jogar você no mar!

– Me deixe em paz, pelo amor de Deus! – disse o capitão. – Em menos de cinco minutos, todos estaremos na eternidade!

Palmer, com um espantoso juramento, respondeu:

– Não me importo com isso! Você é o culpado de tudo isso! Será uma satisfação imensa para mim ver você indo primeiro que o resto de nós!

Segurei firmemente Palmer e pedi que soltasse o capitão e viesse comigo à bomba para tentarmos fazê-la funcionar. Ele prontamente cedeu ao meu pedido e, para nossa grande surpresa, a bomba *começou a sugar*. Esse fato inesperado prendeu a atenção do primeiro imediato, que imediatamente abandonou seus inúteis esforços; e depois de analisar a posição do navio após a colisão, bradou com força:

– Soltem as cordas do mastaréu e da gávea! Soltem os cabos e as escotas! Vamos mudar o curso! Vamos bolinar o navio!

Talvez uma ordem nunca tenha sido obedecida de maneira tão rápida e instantânea. Tirando as velas da direção do vento, a embarcação imediatamente ficou liberada. E como uma alavanca que se desliza ao deslocar uma pedra, o navio soltou-se de sua posição desastrosa, e se firmou numa posição horizontal ao lado do gelo.

Então vimos que tudo à frente do mastro de proa do nosso navio forte e suntuoso estava completamente destruído; e que esse mastro, ao que tudo indicava, estava prestes a sucumbir também. Entretanto, o nosso maior medo era que o mastro e as vergas do navio entrassem em contato com o gelo. Nesse caso, o impetuoso mar do outro lado do navio se precipitaria sobre o convés, fazendo-nos afundar em poucos minutos. Aguardávamos, aflitos, que isso acontecesse, quando, de repente, vimos que o mar que passava pela nossa popa ricocheteava contra o lado oeste do gelo e recuava com força contra o navio, evitando assim que ele encostasse no

gelo, direcionando a embarcação para a extremidade sul da ilha de gelo – uma ilha tão alta cujo topo não conseguíamos ver de lá de cima do mastro.

Nesse estado de suspense, éramos incapazes de pensar em qualquer outro meio de salvação a não ser a que Deus, em Sua providência, estava nos mostrando, conforme contei acima. Louvado seja o Seu santo nome! “Seus caminhos são insondáveis”.

Por volta das quatro horas da manhã, enquanto estávamos todos empenhados em retirar os destroços do navio, ouvimos um grito:

– Lá está o horizonte leste! Já podemos ver a luz do dia!

Isso era uma indicação suficiente de que estávamos nos afastando do lado ocidental, passando além da extremidade sul das ilhas de gelo, onde a direção do navio podia ser alterada pela habilidade humana. Ouvimos então as ordens do capitão:

– Segurem firme esse leme e mantenham o navio a favor do vento! Mantenham o mastro de proa firme! Retirem os destroços!

Basta dizer que 14 dias depois chegamos em segurança ao rio Shannon, na Irlanda, onde consertamos o navio para então zarparmos em uma viagem à Rússia.

Os que, tomando navios, descem aos mares, os que fazem tráfico na imensidade das águas, esses veem as obras do Senhor, e as suas maravilhas nas profundezas do abismo. [...] No meio destas angústias, desfalecia-lhes a alma. [...] Então, na sua angústia, clamaram ao Senhor, e ele os livrou das suas tribulações. [...] Rendam graças ao Senhor por sua bondade e por suas maravilhas para com os filhos dos homens! (Salmo 107:23, 24, 26, 28, 31).

Caro amigo, seja qual for a sua ocupação, lembre-se: “Buscai, pois, em primeiro lugar, o Seu reino e a Sua justiça” (Mateus 6:33), e firme os pés na embarcação do evangelho. O Dono desse majestoso navio rumo ao lar demonstra o maior cuidado por cada marinheiro a bordo, e sabe contar até mesmo os fios de cabelo de sua cabeça. Ele não apenas paga o mais alto salário, mas também promete uma grande e excelente recompensa a todos aqueles que cumprem fielmente seus deveres. A fim de livrá-los de todos os perigos dessa viagem, Ele ordenou aos seus santos anjos que vigiassem essa preciosa embarcação e cuidassem dela. Eles conseguem enxergar atra-

vés do denso nevoeiro e advertir dos perigos no caminho (Hebreus 1:14). Além disso, Ele investiu de poder o Seu precioso Filho, fazendo dEle um comandante e piloto habilidoso para conduzir o navio e a tripulação em segurança até o seu porto de destino. Então, Deus os cobrirá com a imortalidade e lhes dará a nova terra por herança eterna. Fará deles reis e sacerdotes diante de Deus para “reinar sobre a Terra”.

Após repararmos os danos da embarcação na Irlanda, embarcamos outra vez para nossa viagem até a Rússia. Em poucos dias nos deparamos e nos juntamos a uma frota inglesa de 200 ou 300 veleiros mercantes, com destino ao Mar Báltico. Aqueles veleiros estavam sendo escoltados por navios de guerra britânicos para que fossem protegidos de seus inimigos. Ao chegarmos a um lugar de difícil acesso, chamado “*Mooner Passage*”, um forte vento nos pegou de surpresa, e, apesar de todos os nossos esforços, ele estava nos levando a uma costa sombria e sem abrigo. À medida que a fúria do vento e a escuridão aumentavam, nossa condição se tornava cada vez mais alarmante, até que finalmente o comodoro levantou o “lâmpião” – um sinal para que toda a frota ancorasse de imediato.

A manhã tão esperada finalmente raiou, o que nos fez perceber a situação perigosa em que nos encontrávamos. Todas as embarcações providas de cabos lutavam contra o impetuoso mar, impelido contra nós pelo vento furioso. Parecia um milagre os nossos cabos e âncoras ainda resistirem. Enquanto observávamos vários cabos das outras embarcações arrebentarem, deixando-as à deriva e indo em direção às rochas, onde certamente virariam pedaços, nosso próprio cabo arrebentou! Com toda a leveza do mundo, ousamos colocar todas as velas da embarcação; e como aquele era um navio rápido, pela manhã percebemos que já estávamos em alto-mar. Ali mesmo convocamos uma reunião e concluímos que a melhor chance de sobrevivermos seria nos afastar do comboio e velejar sozinhos junto à costa da Dinamarca.

Pouco tempo depois, enquanto ainda nos congratulávamos por termos escapado por pouco do naufrágio e por estarmos fora do alcance das armas do comodoro, dois veleiros suspeitos se empenharam para nos afastar da costa. Balas de canhão logo começaram a cair ao nosso redor, e pareceu por bem nos virar e deixar que os homens daqueles dois veleiros

ros subissem a bordo. Eram dois navios corçários dinamarqueses que nos prenderam e nos levaram para Copenhagen. Ali nosso carregamento e embarcação foram condenados, de acordo com os decretos de Bonaparte, devido a nossa conexão com a frota inglesa.

No decorrer de algumas semanas, fomos levados ao tribunal para testemunharmos a respeito de nossa viagem. Porém, antes disso, o nosso comissário de bordo e coproprietário do navio nos prometeu uma generosa recompensa se disséssemos que nossa rota de viagem era de Nova Iorque direto para Copenhagen, e que não tínhamos nenhuma ligação com os ingleses. Nem todos concordaram com essa proposta. Mas, por fim, fomos interrogados separadamente, e eu fui o primeiro. Deduzi que havia sido chamado antes de todos por ser o marinheiro mais novo. Primeiro um dos três juízes presentes me perguntou em inglês se eu compreendia a natureza de um juramento. Respondi afirmativamente. Em seguida ele ordenou que eu olhasse para uma caixa perto de mim, de mais ou menos vinte centímetros de altura e quarenta de comprimento. Ele disse:

– Dentro daquela caixa tem uma ferramenta para cortar os dedos indicadores e um polegar de qualquer um que jure em falso nesse tribunal.

E continuou:

– Agora, levante os dois dedos indicadores e o polegar da mão direita.

Dessa maneira, jurei dizer a verdade, e a despeito de qualquer recompensa, falei dos fatos a respeito da viagem. Mais tarde, quando nos foi permitido partir para o exterior, ficou claro que a “pequena caixa” havia arrancado a verdade de todos os que haviam dado depoimento, ou seja, que havíamos quase naufragado ao passar pelas ilhas de gelo 14 dias depois de partirmos de Nova Iorque; que reparamos os danos da embarcação na Irlanda, nos juntamos depois ao comboio britânico e fomos capturados pelos piratas.

Depois disso, alguns homens de nossa tripulação, após voltarem de uma caminhada onde viram a prisão, disseram que os prisioneiros colocaram as mãos para fora das grades para mostrar que haviam perdido os dois indicadores e o polegar da mão direita. Aqueles prisioneiros faziam parte de uma tripulação holandesa, capturada da mesma forma que nós,

mas que havia jurado em falso. Por pouco teríamos tido a mesma sorte, e ficamos gratos por termos falado a verdade.

“Queremos saber toda a verdade.
Mas queremos também praticá-la”.

Estávamos sem navio, sem carga e sem salário, na companhia de pessoas estranhas que haviam nos tirado tudo, exceto as roupas do corpo. Assim terminou a nossa viagem à Rússia. Mas antes do inverno começar, consegui um emprego a bordo de um brigue dinamarquês, que ia para Pillau, na Prússia. Ali atracamos depois de uma viagem tediosa, feita com um veleiro que tinha tantos vazamentos que só não afundou porque trabalhamos duro para mantê-lo flutuando até chegar ao porto.

Nesse fim de mundo, consegui um trabalho num veleiro americano que vinha da Rússia, com destino a Belfast, na Irlanda. A viagem da Prússia para Irlanda foi cheia de provações e sofrimentos. Tivemos que cruzar o mar Báltico em pleno inverno e transpor passagens sinuosas das montanhas da Escócia sob o comando de um capitão cruel, bêbado e avarento, que nos privou de mantimentos básicos. E quando, devido a sua negligência em providenciar esses mantimentos, estávamos famintos e exaustos de tanto bombear a água da embarcação a fim de mantê-la flutuando, ele praguejava e ameaçava fazer pior se deixássemos de executar suas ordens. Quando enfim atracamos em uma ilha e conseguimos novos suprimentos e provisões, novamente seguimos viagem até Belfast, na Irlanda, o nosso destino. De lá, eu e mais um marinheiro atravessamos o canal irlandês até Liverpool, na esperança de encontrarmos uma embarcação que fosse para a América.

Alguns dias depois de nossa chegada a Liverpool, um “bando” de doze homens e um oficial entraram, à noite, na pensão em que estávamos hospedados, e perguntou a que país pertencíamos. Apresentamos nossos passaportes americanos, o que foi suficiente para provar que éramos de fato cidadãos americanos. Mas aquela prova, bem como os nossos argumentos não bastaram para eles. Eles nos prenderam e nos arrastaram ao ponto de encontro – um local de alta segurança. Fomos inspecionados diante de um tenente naval pela manhã, e ele ordenou que nos juntássemos à Marinha Britânica. E, para evitar uma possível fuga, quatro homens robustos nos

agarraram, com o tenente à frente e sua espada desembainhada. Conduziram-nos pelo meio de uma das ruas principais de Liverpool como criminosos a caminho da forca. Um barco lotado nos esperava à margem do rio. Fomos então conduzidos a bordo do navio *Princesa*, da marinha real. Depois de passarmos por uma rígida inspeção, fomos confinados em celas no convés inferior da embarcação com mais ou menos outros 60 homens que alegavam ser americanos, recrutados à força como nós. Esse memorável episódio ocorreu em 27 de abril de 1810.

CAPÍTULO 3

A tentativa de fuga. O açoite. O navio St. Salvadore. A tentativa de fugir a nado. Rodney 74. O navio de guerra espanhol. Um levantino. O culto às imagens. Outra tentativa de libertação. A batalha. A tempestade. O naufrágio. A Esquadra de Bloqueio. O culto a bordo de um navio real. O Porto de Maó. A passagem subterrânea. A Pedra Sagrada. O dia de lavar roupas. A ameaça de punição. Mais uma tempestade. A nova posição.

Abordo desse navio, um sentimento parecia permear a mente de todos. Os que alegavam ser americanos, isto é: de que havíamos sido presos ilegalmente, sem qualquer motivo de nossa parte. Portanto, qualquer meio de recuperar nossa liberdade seria justificável. Alguns dias depois, a maioria dos oficiais e membros da tripulação foi até a costa para fazer o sepultamento de um dos deles. Alguns então insinuaram que aquela era uma boa oportunidade de quebrarmos as barras e pinos de ferro da portinhola e escaparmos a nado pela forte corrente que passava por nós. Tivemos mais sucesso do que imaginávamos na primeira parte do plano: conseguimos quebrar as barras de ferro. Quando, porém, estávamos todos prontos para saltarmos, um após o outro, os botes voltaram para o navio com os oficiais, e descobriram que nossa cela estava aberta.

Por causa daquela tentativa de fuga, os oficiais açoitaram as costas nuas dos prisioneiros, um por um, de um modo especialmente desumano. Aquele ato terrível continuou por horas, e somente pararam de nos açoitar por volta das nove horas da noite, com a intenção de terminar o serviço no dia seguinte. Porém, eles não tiveram tempo de continuar com a tortura no dia seguinte, pois receberam ordens para nos transferir para uma fragata próxima que levantava as âncoras para sair pelo mar afora.

Poucos dias depois, chegamos à Plymouth, no condado de Devon, no sudoeste da Inglaterra. Lá fomos reexaminados, e todos os que foram considerados em boas condições para o serviço da Marinha Britânica foram para um dos seus maiores navios atracados chamado “*Saint Salvadore*

Del Mondo". Mil e quinhentas pessoas estavam a bordo desse monstruoso castelo flutuante na mesma condição que a minha.

Conversei ali com um jovem de Massachusetts e combinamos de tentar escapar mesmo se tal tentativa nos levasse à morte. Preparamos uma corda amarrada a um cobertor de cerca de nove metros no qual desceríamos do navio, e vigiamos atentamente os guardas e marinheiros até que fossem liberados de seus postos à meia-noite. Para nos proteger de possíveis tiros de canhões, levantamos a portinhola aproximadamente 45 cm. Secretamente demos a um amigo a corda e o cobertor para que ele os baixasse com uma roldana numa posição fora do alcance das balas de canhão. Forbes, meu companheiro nessa fuga, desceu primeiro e sussurrou para mim:

– Você vem? – respondi que sim. Quando ele chegou até a água, logo desci atrás dele e de repente o alerta soou pelo navio:

– Homem ao mar!

Nosso amigo soltou a portinhola com medo de ser pego, me deixando exposto aos tiros das sentinelas. Porém, quando os botes saíram em nossa procura com lampiões, eu já estava na água e nadei até um esconderijo embaixo da escada de portaló. Aguardávamos uma oportunidade de sairmos e nadarmos na direção oposta dos nossos perseguidores, aos quais a tripulação do navio gritava sem parar para saber se haviam encontrado alguém. Tínhamos que nadar quase cinco quilômetros vestidos com as nossas roupas, com exceção de nossos paletós e sapatos – estes eu havia amarrado atrás do pescoço a fim de me proteger de um possível tiro que viesse do navio. De repente, um oficial, acompanhado de homens e lampiões, desceu a escada de portaló e, deslizando a mão sobre a madeira, tocou minha mão, gritando instantaneamente:

– Tem um aqui! Pode sair! O outro está aqui! Venham os dois! – Nadamos ao redor deles e fomos puxados para a plataforma.

– Quem é você? – Perguntou o oficial.

– Sou americano – respondi.

– Como ousa tentar nadar para longe do navio? Você não sabia que quem tenta fugir corre o risco de levar um tiro?

Respondi que eu não era um súdito do rei George, e estava apenas tentando recuperar minha liberdade.

– Traga-os aqui em cima! – veio uma ordem do navio.

E depois de uma avaliação física, fomos colocados numa cela apertada, junto de vários criminosos que esperavam por julgamento.

Depois de aproximadamente trinta horas de confinamento, separaram-me do meu amigo e me levaram com cerca de outros 150 marinheiros, totalmente estranhos para mim, até o navio de sua majestade, o *Rodney*, que possuía 74 canhões e uma tripulação de aproximadamente setecentos homens.

Assim que nosso grupo de prisioneiros passou pela revista no tombadilho superior do navio *Rodney*, todos foram autorizados a descer e pegar o jantar, exceto *eu*. O primeiro tenente leu um papel entregue pelo comandante Bolton, e murmurou em minha direção:

– Patife.

Todas as tripulações dos botes se reuniram imediatamente no tombadilho superior (mais de 100 homens). O Capitão Bolton então falou:

– Vocês estão vendo este homem? Se vocês sonharem em deixar que ele suba em um dos botes de vocês, eu açoitarei cada um da tripulação dos botes! Vocês me entenderam?

A resposta de todos foi:

– Sim, senhor! Sim, senhor!

– Agora desçam para jantar, e você pode ir também, Sr. Bates.

Eu agora começava a perceber algo sobre a natureza do meu castigo por tentar abandonar de maneira silenciosa e pacífica o serviço de sua majestade [o rei George]. Do ponto de vista do comandante, aquilo parecia ser um crime imperdoável, que jamais seria esquecido. Algumas horas depois, o *Rodney* zarpava de Plymouth, seguindo em direção à costa francesa para guerrear contra os franceses. “A esperança que se adia faz adoecer o coração” (Provérbios 13:12); assim, conforme nos afastávamos da costa, minha esperança de libertar-me daquela opressão também parecia ficar cada vez mais distante.

Como o nosso destino final era nos juntarmos à frota britânica no Golfo de Leão, no Mar Mediterrâneo, fizemos uma parada em Cádiz, no sul da Espanha. As tropas francesas de Napoleão Bonaparte estavam bombardeando a cidade e os navios de guerra britânicos e espanhóis ancorados no porto. Esses navios faziam parte da frota espanhola que escapara da batalha de Trafalgar sob o comando de Lorde Nelson em 1805, e agora iam ser consertados pelos seus aliados, os ingleses, para em seguida partirem rumo ao Porto de Maó, no Mediterrâneo. Inesperadamente, eu fui um dos 50 selecionados para reparar os danos de um dos navios, o “*Apollo*”, e tripulá-lo. Alguns dias depois de atravessarmos o estreito de Gibraltar, nos deparamos com um vendaval violento, conhecido como “Levantino”, típico daqueles mares. Esse vendaval fez com que nosso navio trabalhasse tanto que só foi mediante esforço máximo das bombas que conseguimos impedir o naufrágio do navio. Finalmente tivemos condições favoráveis que nos permitiram retornar ao estreito de Gibraltar a fim de repararmos os estragos causados pelo vendaval.

Vários oficiais espanhóis e seus familiares permaneceram a bordo. Era espantoso e estranho ver como aquelas pessoas se agarravam firmemente às suas imagens de escultura, rodeadas de velas acesas, como se elas tivessem sido capazes de nos salvar do perigo anterior, quando, na verdade, nada, senão o nosso trabalho incessante nas bombas, evitou que o navio naufragasse com todos nós.

Depois de ficarem prontos os reparos, em Gibraltar, voltamos ao mar e chegamos com segurança à Ilha de Maó. Nessa ilha tentei novamente reconquistar minha liberdade com mais dois companheiros, persuadindo um nativo a nos levar em seu barco comercial. Após dois dias e noites de esforços inúteis para fugirmos da ilha, de barco ou de outra maneira, ou ainda fugir daqueles que recebiam uma alta quantia para capturar desertores, consideramos mais sensato voltar. Nosso retorno voluntário foi finalmente aceito como prova de que não era nossa intenção desertar dos serviços do rei George III. Dessa forma escapamos de sermos chicoteados em público.

Nossa tripulação foi levada de volta ao estreito de Gibraltar para se unir ao navio *Rodney*, o nosso próprio navio, que acabava de chegar co-

mandando outro navio espanhol de linha de frente com destino ao Porto Maó, com uma tripulação de 50 homens do *Rodney*.

Velejamos em companhia do parceiro espanhol por cerca de 130 quilômetros até Málaga, onde encontramos as armadas inglesa e espanhola lutando contra a armada francesa na costa. Nosso navio logo atracou com a lateral virada para a praia. Visto que não conseguimos cumprir de imediato a ordem de enrolarmos as velas por causa dos tiros dos franceses provenientes do forte, nosso comandante nos ordenou que subíssemos ao topo dos mastros, e ali ficamos expostos aos tiros do inimigo francês até conseguirmos enrolar as velas. A raiva foi o que motivou tal ação. Enquanto estávamos nessa condição, um único disparo bem direcionado poderia ter matado uns 20, mas felizmente ninguém foi atingido até que todos chegassem ao convés. Nossas balas de canhão, pesando quase 15 quilos, causaram, por certo tempo, terrível destruição nas fileiras do inimigo. Contudo, eles logo conseguiram fazer com que seus inimigos avançassem, ficando entre eles e nós, e assim tivemos que cessar fogo. Em seguida, com um ataque violento, os franceses compeliram os espanhóis e ingleses até o forte; e muitos deles, ao verem nossos botes próximos da praia, lançaram-se para dentro do mar, e acabaram sendo mortos a tiros pelos franceses ou afogados, com exceção daqueles que os botes conseguiram trazer até nosso navio.

Essa batalha começou por volta das 2h da tarde e continuou até o por do sol. Depois de nos livrarmos dos mortos e limparmos o sangue impregnado no convés, navegamos para o Porto de Maó com o nosso consorte espanhol. Pouco antes de chegarmos ao porto, outro vento levantino nos pegou tão de repente que nosso navio recém-reformado quase não suportou. O nosso consorte espanhol não estava preparado para um vendaval daqueles e foi despedaçado nas rochas da Ilha de Sardenha, e quase toda a tripulação pereceu.

Depois do vendaval, nos juntamos à frota britânica, composta de 30 navios de batalha, carregando de 80 a 130 canhões cada, sem contar as fragatas e chalupas. Nossa função era bloquear uma frota muito maior de navios de guerra franceses, especialmente no porto de Toulon. Contra esses, tivemos ocasionalmente breves lutas ou combates de retirada. Eles não estavam preparados, nem dispostos a enfrentar os ingleses em batalha.

A fim de aperfeiçoarmos as nossas faculdades mentais, quando tínhamos alguns momentos de folga dos deveres marítimos e táticas navais, cada grupo de dez homens recebia uma coleção de dois livros selecionados. Havia no navio um total de 70 dessas coleções. O primeiro livro era um resumo da vida de Lorde Nelson, deliberadamente escolhido a fim de inspirar nossa mente com atos de coragem e bravura, bem como mostrar uma maneira breve de eliminar um inimigo obstinado. Um dos dez homens podia ler esse livro, quando tivesse folga, durante os últimos seis dias de cada semana. A segunda opção era um pequeno livro de orações da Igreja Anglicana, de uso exclusivo para o primeiro dia da semana, por cerca de uma hora.

O CULTO RELIGIOSO A BORDO DO NAVIO REAL

Era comum ter um capelão a bordo de qualquer grande navio. Quando o clima estava ameno, montava-se uma tenda, bem como bandeiras e bancos no tombadilho superior, a fim de nos reunirmos para o culto. Às 11 horas da manhã, ouvíamos a ordem vinda do oficial no convés:

- Bata o sino seis vezes!
- Sim, senhor.
- Ajudante do contramestre!
- Pois não.
- Chame todos para o culto! E os apresse!

Esses ajudantes precisavam levar no bolso um pedaço de corda para colocar os marinheiros em movimento. Ouvíamos imediatamente suas vozes estrondosas ecoando nos outros conveses:

- Todos já para a capela! E levem com vocês os livros de oração!

Se alguém, de repente, não estivesse disposto a participar de tal forma de culto e tentasse fugir da intimação, era só olhar para os homens com a corda!

Um dia me perguntaram:

- Qual é a sua religião?
- Sou presbiteriano – respondi.

Mas logo percebi que não havia nenhuma tolerância religiosa a bordo do navio real de guerra.

– Só existe uma religião a bordo! Vá para a capela!

Antes de se sentarem, os oficiais desembainhavam as espadas e punhais e os empilhavam no topo de um cabrestante no meio da capela. Assim, estavam prontos para pegá-los a qualquer momento se fosse necessário, antes de terminar o culto. Proclamada a bênção, os oficiais pegavam as armas novamente e as embainhavam para o serviço. Imediatamente o tombadilho superior era liberado, e a capela flutuante tornava-se outra vez o mesmo velho navio de guerra por mais seis dias e vinte e três horas.

Com respeito ao culto, o capelão lia o livro de orações e os marinheiros respondiam. Porém, quando não tínhamos um capelão a bordo, o capitão mesmo se encarregava desse ofício. E quando ele lia a respeito da lei de Deus, a resposta dos marinheiros soava unânime: “Senhor, faze-nos dispostos a obedecer à Tua lei”. Pobres almas, ímpias e iludidas! Quão pouco o coração deles estava disposto a obedecer à lei de Deus, pois praticamente todas as horas do dia usavam a língua para blasfemarem Seu Santo nome; ao mesmo tempo, aprendiam e praticavam a arte e o método de atirar, assassinando e mandando para o fundo do mar todos aqueles que se recusavam a se render e tornar seus prisioneiros. Além disso, quem ousava se opor à proclamação de guerra expedida pelo seu bom e velho rei cristão?

O rei George III, não somente se achava no direito de obrigar marinheiros americanos a tripular seus navios de guerra e a combater em suas injustas batalhas, mas também os obrigava a frequentar a sua igreja e a aprender a responder a seus pregadores. E mais, sempre que um grupo de músicos a bordo começava a cantar o hino nacional da Grã Bretanha, “*God save the King*” [Deus salve o Rei!], eles, com todos os súditos leais do rei, eram obrigados a retirar os chapéus em reverência à autoridade real.

Naquela época eu tinha um sentimento cruel para com aqueles que me privavam da minha liberdade, me mantinham naquele estado de opressão e me obrigavam a servir a Deus e a honrar o rei do jeito deles. Mas agradeço imensamente a Deus por nos ensinar a perdoar e amar os nossos inimigos mediante a Sua grande misericórdia. Em Jesus Cristo encontrei o perdão para os meus pecados. NEle todos os sentimentos ne-

gativos são subjugados e meu único desejo é poder ensinar aos outros o caminho da salvação e da vida.

O encontro de inverno da esquadra mediterrânea britânica era na ilha de Minorca, no Porto Maó. Navegar depois da metade do sétimo mês era algo perigoso. Veja o testemunho de Paulo em Atos 27:9 e 10.

Ao nos esforçarmos ao máximo para passarmos despercebidos pela vigilância, depois de deixarmos aquele bote comercial espanhol conforme narrei anteriormente, descobrimos uma porta de madeira bem longe da cidade, ao pé de uma montanha rochosa. Abrimos aquela porta que, à distância, parecia um tanto leve. Aventuramo-nos por aquela passagem subterrânea até chegarmos a um grande espaço aberto, onde a luz brilhava por um pequeno buraco que saía do alto da montanha e chegava até o teto daquela caverna côncava. Aquela passagem subterrânea continuava por um caminho sinuoso, o qual tentamos seguir e explorar até desistirmos pela falta de luz suficiente para voltarmos ao centro. Nos dois lados deste caminho principal pudemos ver ainda passagens similares que não conseguimos explorar. Mais tarde, descobrimos que aquela montanha havia sido escavada no passado com o propósito de refugiar um exército sitiado. No centro, ou naquele lugar claro, havia uma casa esculpida em pedra, com entradas e formatos de janela, sem dúvida, projetada para os oficiais do exército sitiado e como local de reagrupamento das tropas.

Depois de examinarmos detidamente aquele lugar maravilhoso, concluímos que aquele seria um abrigo seguro para nos escondermos de nossos opressores: um lugar onde poderíamos respirar e falar alto sem medo de sermos ouvidos, ou apanhados por qualquer súdito do rei George III. Mas para nossa decepção, a alegria durou pouco, pois percebemos que não tínhamos o que comer naquele lugar.

Arriscamos ir até uma fazenda à procura de pão, mas as pessoas nos olharam com suspeita. Temendo que nos apanhassem e nos entregassem aos nossos perseguidores, as evitamos até que percebemos que era inútil escapar daquele lugar, e então voltamos para o navio. A pedra daquela montanha era um tipo de arenito, mas muito mais rígida que a cal, chamada de “*pedra sagrada*”, abundante naquela ilha. O esquadrão britânico fazia

uso dessa pedra sagrada todas as manhãs, polindo e esfregando o piso do convés com pedaços dela a fim de tornar o convés branco e limpo.

Durante as estações mais amenas, o uniforme dos marinheiros era um sobretudo branco feito de pano grosso, bem como calças e um chapéu de palha. Todos passavam por uma inspeção às 9 horas da manhã, e, se a roupa de alguém estivesse manchada ou suja, tal pessoa era sentenciada a ter o nome escrito na “lista negra”, além, é claro, de ser designada para polir todo o tipo de latão e ferro e fazer qualquer outro trabalho sujo, sem contar seus deveres usuais. Isso deixava o sujeito sem qualquer tempo para o repouso e descanso no compartimento inferior em sua vigília matutina. Não havia punição mais temida e infame à que estávamos diariamente sujeitos.

Se tão somente nos fosse permitido trocar de roupa e nos dessem tempo suficiente para lavá-la e secá-la, seria um grande prazer e um benefício aparecermos para a avaliação matinal com nossa roupa branca e sem manchas, apesar do trabalho sujo que tínhamos de realizar. Não me lembro de termos recebido permissão para termos mais do que três peças de roupas para trocar, sendo que tínhamos apenas um dia da semana para lavarmos essas peças. Na verdade, todos nós (cerca de 700 homens) éramos chamados duas horas antes do amanhecer uma vez por semana para esfregarmos e lavarmos as roupas no convés. Não havia espaço para mais que 75% dos homens lavarem ali as suas roupas de uma só vez; mas isso não importava: quando raiava o dia, ao final das duas horas, recebíamos ordens de pendurar imediatamente todas as roupas limpas nos varais. Alguns diziam que ainda não tinham conseguido lugar ou água para lavarem as roupas, e normalmente recebiam uma resposta grosseira do tipo: “Não posso fazer nada! Parem de mexer nas roupas e comecem a esfregar e lavar o convés!” As ordens eram muito severas e qualquer pessoa que fosse pega secando suas roupas em qualquer outro dia ou horário era punida.

Para evitar ser descoberto e punido, eu esfregava as minhas calças bem cedo, as vestia e deixava que secassem no corpo. Como não gostava muito desse método, um dia pendurei as minhas calças molhadas em um lugar escondido, atrás da vela principal. Ocorreu, porém, que ordenaram que a vela fosse enrolada rapidamente e o tenente encontrou as calças. Todos os homens que trabalhavam como vigias no topo do

mastro – cerca de 50 – foram convocados de imediato a deixar o jantar e comparecer ao tombadilho superior.

– Todos aqui, senhor – disse o subcomandante que nos inspecionava.

– Muito bem, de quem são essas calças que encontrei penduradas no mastro?

Dei um passo à frente da fileira onde estava e disse que eram minhas. Depois da minha resposta o tenente continuou:

– Ah, são suas? Seu...! – Depois de terminar com todo o xingamento, ele me perguntou como é que elas foram parar lá. Eu respondi:

– Eu as pendurei lá para secarem, senhor.

– Seu ..., você vai ver agora mesmo como eu vou te pendurar lá em cima. Os demais desçam e terminem o jantar. Chamem aqui para cima o imediato do contramestre chefe!

Ele subiu mais do que depressa do jantar.

– Você está com o chicote no bolso?

O contramestre começou a entender o que se passava e disse:

– Não, senhor.

– Então desça imediatamente e pegue um, e dê nesse ... uma surra como ele nunca levou na vida.

– Sim, senhor, é pra já!

Até aquele momento eu havia escapado de todas as ameaças de punição do tenente desde a minha vinda para o navio. Já havia solicitado mais roupas para que eu me apresentasse com uniformes limpos, o que me era negado. Eu esperava, naquela ocasião, de acordo com as ameaças dele, que ele fosse descarregar todo o seu ódio e vingança sobre mim, deixando minhas costas em carne viva por eu ter tentado ficar com a roupa limpa, quando, na verdade, ele sabia que isso não seria possível se eu não me arriscasse como fiz.

Enquanto eu pensava rapidamente sobre o tamanho da injustiça que sofria, ouvi o grito do tenente perguntando onde estava o imediato do contramestre com o chicote, e por que ele demorava tanto. Naquele

momento o ouvimos subir correndo. O tenente parou repentinamente e virou-se para mim dizendo:

– Seu, se você não quer ser chicoteado como nunca antes, corra!

Olhei-o para ver se ele estava falando sério. O subcomandante, que parecia compreender a injustiça do meu caso, repetiu:

– Corra!

O tenente gritou para o homem que estava com o chicote:

– Dê nele!

– Sim, sim, senhor.

Saltei para frente e quando ele chegou à ponta do navio, eu já estava em cima da proa me posicionando para recebê-lo lá em baixo, perto da água, segurando os cabrestos do navio. De relance, ele percebeu que lhe seria exigido extrema habilidade para cumprir sua tarefa naquele ponto em que eu me encontrava. Portanto, ele ordenou que eu subisse até onde ele estava.

– Não! – respondi. – Se quiser, venha me pegar.

Naquela situação, o diabo, inimigo de toda a justiça, tentou-me a buscar um alívio imediato para todas as mágoas que sofria a bordo com o seguinte pensamento: caso ele viesse ao meu encontro e insistisse em infligir sobre mim aquela ameaça de castigo, eu o agarraria e jogaria na água. Que eu me lembre, de todos aqueles que ficaram atentamente observando lá de cima, ninguém falou comigo senão aquele que me perseguia. Pelo que consigo me lembrar, fiquei ali mais de uma hora. Para o meu espanto e o dos outros marinheiros, o tenente não deu mais nenhuma ordem a meu respeito e nem me questionou depois do incidente. Apenas fiquei sabendo na manhã seguinte que meu nome estaria na “lista negra” por quase seis meses. Graças ao Pai todo misericordioso que me livrou da premeditada destruição, por Sua soberana providência, naquele momento de provação.

Os navios que pertenciam ao esquadrão de frente no Mar Mediterrâneo normalmente eram liberados e voltavam para a Inglaterra ao final de 3 anos de serviço. Então, os marinheiros recebiam o salário e ganhavam 24 horas de liberdade para irem até a costa gastar o dinheiro. Como o período de três anos de serviço do *Rodney* estava chegando ao fim, minha grande esperança de libertação do jugo britânico me animava

enquanto eu aguardava ansiosamente por aquelas 24 horas de liberdade, nas quais estava decidido a empregar todas as energias do meu ser para recuperar a minha liberdade.

Nesse meio tempo, a frota se deparou com uma tempestade monstruosa no Golfo de Leão. Por um instante, chegamos a duvidar se veríamos o nascer do sol mais uma vez. Aquelas enormes embarcações subiam como montanhas até o topo das ondas, e de repente caíam com tanta violência e estrondo sobre o abismo entre uma onda e outra que parecia impossível que fossem subir outra vez. As naus ficaram ingovernáveis e os marinheiros já não sabiam o que fazer. Veja a descrição do salmista em Salmos 107:23-30.

Ao chegarmos ao Porto Maó, na Ilha de Minorca, ficamos sabendo que dez embarcações estavam muito danificadas. O *Rodney* havia sofrido tanto dano que o comandante recebeu ordens de reparar os estragos a fim de retornarmos à Inglaterra. Que alegria para todos nós! Todos celebravam: “De volta para casa! 24 horas de liberdade!” Essa alegria vibrava no coração de todos.

Uma noite, depois de escurecer, pouco antes de o navio *Rodney* partir para a Inglaterra, uns 50 marinheiros foram chamados pelo nome e receberam ordens para preparar as bagagens e entrar nos botes.

– Qual o problema? Para onde estamos indo?

– A bordo do navio *Swiftshore 74*.

– Como assim? Aquele navio que acabou de chegar e está para partir em *uma viagem de três anos*?

– Sim.

Que desapontamento! Mas o pior era que eu fazia parte desse grupo. Comecei então a ver que estava fadado a continuar com a vida miserável na Marinha Britânica. Mais uma vez eu estava rodeado de estranhos, mas famoso por ser aquele que havia tentado escapar do serviço do Rei George III.

CAPÍTULO 4

Recrutamento forçado de marinheiros americanos. Os documentos de cidadania. A guerra. Rendição voluntária como prisioneiros de guerra. A preparação para uma batalha. Tratamento injusto. Confinamento. Livramento. A frota britânica superada pelo inimigo. Prisioneiros enviados à Inglaterra. O Jornal de Londres. Outra ação. Sem comida.

O *Swiftshore* logo estava a caminho de seu posto de serviço em Toulon. Alguns dias depois de partirmos, um amigo do meu pai, vindo dos Estados Unidos, trouxe documentos que comprovavam minha cidadania americana e um requerimento exigindo minha liberação do governo britânico.

Uma das causas mais notórias da última guerra que tivemos contra a Inglaterra, em 1812, foi a forma opressiva e injusta como os britânicos recrutavam à força marinheiros americanos onde quer que fossem encontrados, quer no mar quer em terra. Isso era negado por um partido político nos Estados Unidos. O governo britânico também continuou a negar o fato, considerando de pouca importância os passaportes ou a proteção dos cidadãos americanos. Os britânicos exigiam tais provas de cidadania americana, já que não eram obtidas facilmente. Portanto, os atos de agressão continuaram até que a guerra estourou.

Outra ação repugnante era que todas as cartas endereçadas a amigos deviam passar por uma rigorosa inspeção feita pelo tenente antes de saírem do navio. Sem querer, um dia encontrei uma das minhas cartas rasgada e jogada em um canto do navio, o que impossibilitou meus pais de saberem se eu estava vivo. Apesar de eu ter em mãos uma proteção genuína concedida por um coletor da alfândega em Nova Iorque, fui considerado irlandês, porque um oficial irlandês declarou que meus pais moravam em Belfast, na Irlanda.

Antes da guerra de 1812, uma das minhas cartas chegou ao meu pai. Ao lê-la, escreveu ao presidente dos Estados Unidos, o Sr. Madison, apresentando-lhe fatos do meu caso. E como evidência de sua própria cidadania, meu pai lhe solicitou que consultasse os arquivos do Departamento de De-

fesa, onde ele poderia encontrar as patentes militares do meu pai que haviam sido devolvidas e depositadas ali após seu tempo de serviço na Guerra de Independência dos Estados Unidos. A resposta do presidente e os documentos por ele enviados foram suficientes. O general Brooks, o então governador de Massachusetts, que era íntimo de meu pai, por ele ter sido capitão sob o seu comando imediato na guerra de independência, também acrescentou aos antecedentes de meu pai um documento muito importante.

Outro conterrâneo e amigo de meu pai, o Capitão C. Delano, preparava-se para uma viagem à Minorca, no Mediterrâneo, e gentilmente se ofereceu para ser o portador dos documentos acima mencionados. Ele estava tão confiante de que nenhuma outra evidência seria necessária que realmente esperava poder me levar com ele em sua viagem de volta.

Ao chegar ao Porto Maó, ele ficou feliz em saber que o *Rodney 74* estava atracado. Em seu barco, ele se posicionou ao lado do navio, e lhe perguntaram o que ele queria ali. Ele disse que queria ver um jovem chamado José Bates. O tenente, porém, proibiu que o barco ficasse emparelhado ao *Rodney 74*. Finalmente, um dos suboficiais, amigo meu, lhe informou que eu havia sido transferido para outro navio, o *Swiftshore 74*, e que esse navio já tinha saído para juntar-se à frota britânica em Toulon. O Capitão Delano apresentou então meus documentos ao cônsul americano, que os transferiu para o comandante supremo da frota, o Sr. Edward Pelew. Quando chegaram as correspondências, recebi uma carta do Capitão Delano informando-me de sua chegada e visita ao *Rodney*, de seu desapontamento e do que fizera, bem como da angústia que meus pais sentiam. Acho que aquela era a primeira notícia que recebia de casa em três anos.

Disseram-me que o capitão havia mandado me chamar no tombadilho superior. Vi que ele estava rodeado de oficiais e sinaleiros, respondendo, mediante a sinalização de bandeiras, ao navio do almirante que estava a pouca distância de nós.

- Seu nome é José Bates? – perguntou-me o capitão.
- Sim, senhor.
- Você é americano?
- Sim, senhor.

- Você é de que parte da América?
- New Bedford, Estado de Massachusetts, senhor.
- O almirante exige saber se você está a bordo deste navio. É bem provável que ele mande buscá-lo. Você pode descer.

Espalhou-se pelo navio a notícia de que Bates era americano, de que o governo americano havia mandado me libertar, e de que o comandante superior estava fazendo sinais ao nosso navio sobre esse assunto.

- Que companheiro sortudo! – todos falavam.

Passaram-se semanas e meses e nada acontecia. No entanto, fiquei na expectativa e incerteza de meu caso, até que finalmente recebi mais uma carta do capitão Delano informando que meu caso ainda estava incerto e que a guerra provavelmente havia começado, o obrigando a partir. Disse ainda que se eu não conseguisse uma libertação honrosa, seria melhor eu me tornar um prisioneiro de guerra.

O outono de 1812 já havia começado. Quando chegamos ao porto de Maó para o inverno, o cônsul britânico enviou-me o dinheiro de que eu necessitava, dizendo que o capitão Delano rogara que ele me fornecesse dinheiro e roupas por quanto tempo eu precisasse. Devido aos enjoos nos navios, ordenaram dar 24 horas de liberdade, em terra, à tripulação de cada navio. Aproveitei a oportunidade para entrar em contato com os cônsules britânico e americano. O primeiro me arranhou mais algum dinheiro. O último me disse que o almirante não tinha feito nada em relação ao meu caso e que agora era tarde demais para fazer alguma coisa, pois a guerra entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha havia sido declarada.

Havia cerca de 200 americanos a bordo dos navios em nossa esquadra, e 22 a bordo do navio *Swiftshore*. Repetidas vezes tínhamos dito o que deveríamos fazer, mas, para alguns, o resultado parecia muito duvidoso. Por fim, seis de nós nos reunimos, caminhamos até o tombadilho superior com os chapéus nas mãos, e falamos diretamente para o tenente:

- Nós entendemos, senhor, que começou a guerra entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos, e não queremos ser achados lutando contra nosso próprio país. Por isso, é nosso desejo nos entregarmos como prisioneiros de guerra.

– Para baixo – ele disse.

Na hora do jantar todos os americanos foram colocados entre as bombas de água e não tiveram mais permissão para entrarem em contato com ninguém da tripulação. Mandaram reduzir um terço de nosso escasso salário, e nos proibiram bebidas alcoólicas. Achamos que poderíamos suportar essa determinação, e estávamos muito satisfeitos de que havíamos sido os responsáveis dessa eficiente mudança, e de que a próxima muito provavelmente seria nossa libertação da Marinha Britânica.

Tal feito se difundiu para além de nosso navio, até que todos os americanos na frota se tornaram prisioneiros de guerra. Durante oito meses sombrios fomos mantidos presos e, frequentemente, os oficiais nos levavam ao tombadilho superior para tentarem nos convencer, com seus discursos fastidiosos, a nos juntar à Marinha Britânica. Eu já havia sofrido por 30 meses uma sujeição forçada. Portanto, estava completamente decidido a não dar ouvidos à proposta nenhuma feita por eles.

Alguns meses depois de nos tornarmos prisioneiros de guerra, nossos navios vigias apareceram a certa distância do porto e assinalaram que a frota francesa, que estávamos tentando bloquear, estava completa e com grande êxito seguia rumo ao Mediterrâneo. Com essa informação alarmante, foram imediatamente expedidas ordens para que toda esquadra se preparasse para persegui-los logo cedo, pela manhã. Praticamente toda a noite foi gasta preparando-nos para esse esperado ataque. Os prisioneiros foram convidados a ajudar. Eu fui o único que se recusou a ajudar de qualquer forma, pois julgava tal ajuda injustificável, exceto quando forçado a fazê-lo.

Pela manhã, toda a esquadra partia do porto em linha de batalha. Os atiradores foram ordenados a dobrar a quantidade de balas e a se preparar para a ação. O primeiro tenente passou pelo lugar onde eu estava parado lendo “A Vida de Nelson”, um dos livros da biblioteca de bordo.

– Ei, você, pegue aquela rede e a leve para o convés – ele disse.

Desviei o olhar do livro e disse:

– Não é minha, senhor.

– Pegue-a.

– Não é minha, senhor.

Ele me chamou de salafrário, arrancou o livro da minha mão, o jogou com toda força para fora da portinhola e em seguida me derrubou com um soco. Assim que me levantei, ele disse:

– Pegue aquela rede [que era a cama e coberta de alguém] e a leve para o convés.

– *Eu não farei isso, senhor!* Eu sou um prisioneiro de guerra e espero que me trate como tal.

– Sim, seu patife. Ianque miserável. Tratarei mesmo! Aqui – falando agora para dois suboficiais –, peguem essa rede e amarrem nas costas do nosso camarada. Levem-no para a popa e o façam caminhar lá por 24 horas.

Coloquei minhas mãos entre mim e eles para impedi-los, e pedi que me deixassem em paz. Isso apenas fez com que o tenente ficasse ainda mais irado e gritasse:

– Mestre-de-armas! Pegue esse homem, leve-o à sala de armas e prenda as pernas dele nas correntes!

– Isso você pode fazer, senhor – falei. – Mas não irei trabalhar.

– Quando estivermos em batalha eu o colocarei no cordame principal do navio para que você sirva de alvo da linha de fogo francesa!

– Isso você também pode fazer, senhor. Mas espero que o senhor se lembre de que sou um prisioneiro de guerra – respondi.

Outra torrente de xingamentos e palavrões se seguiu após a minha resposta, e o tenente questionou por que o mestre-de-armas não se apresava em me acorrentar. Mas o coitado do velho estava tão consternado e amargurado que não conseguiu encontrar as correntes.

Com a demora, o tenente mudou de ideia e ordenou que o velho subisse e me trancasse na sala de armas.

– Não permita que ele se aproxime de ninguém, e nem fale com nenhum dos seus compatriotas – disse o tenente para o mestre-de-armas.

Com isso, o tenente subiu correndo até o convés superior de armas, onde deu ordens para os prisioneiros jogarem todas as redes e mochilas no porão do navio, quebrarem todas as cabines e divisões dos beliches, que-

brarem e lançarem no mar todos os currais de vacas e apriscos de ovelhas e desobstruírem o convés da proa até a popa para a batalha.

Cada navio da nossa esquadra estava agora a postos para a batalha, atravessando velozmente o Mediterrâneo rumo à costa turca, vigiando e prontos para atacar o inimigo mortal.

Quando todos os preparativos para a batalha haviam sido feitos, um dos meus compatriotas, na ausência do mestre-de armas, se aventurou a falar comigo por entre as grades de ferro da sala de armas. Ele foi me alertar da posição perigosa em que seria colocado quando a frota francesa aparecesse, a menos, é claro, que eu me submetesse e dissesse que estava pronto para assumir meu antigo cargo (de segundo capitão de uma das grandes armas no castelo de proa) e lutasse contra os franceses, assim como ele e todos os meus conterrâneos estavam prestes a fazer. Esforcei-me para lhe explicar o quanto seria injustificável e incoerente aquela conduta como prisioneiros de guerra. Assegurei-lhe que tinha certeza absoluta de que queria permanecer como prisioneiro de guerra americano, a despeito da localização perigosa em que eu fosse colocado.

No decorrer de algumas horas, depois que o tenente terminara os ajustes para a batalha, ele desceu até minha cela.

– Bom, será que agora você pegará a rede quando for ordenado a fazê-lo?

Respondi que pegaria para qualquer cavalheiro no navio.

– Ah, pegaria mesmo?

– Sim, senhor.

Sem me perguntar quem eu considerava um cavalheiro, ordenou que me soltassem. Meus compatriotas conterrâneos ficaram um tanto surpresos ao verem que não demorou muito para eu voltar a ser um prisioneiro com livre circulação.

Depois do capitão, o primeiro tenente é o próximo no comando. É ele quem preside todos os deveres do navio durante o dia. Ele nunca trabalha como vigia, ao contrário de todos os outros oficiais. Como ainda não tínhamos avistado a frota francesa, o primeiro tenente estava ciente de que meu caso teria de ser apresentado ao capitão. No meu caso, como prisio-

neiro de guerra dos Estados Unidos, se me fosse permitido responder por mim mesmo, o capitão tomaria conhecimento da conduta ilegal, abusiva e grosseira do primeiro tenente. Por isso ele estava tão disposto a me soltar!

A esquadra britânica continuou o curso através do Mediterrâneo rumo à costa turca, até o ponto em que ficaram convencidos de que a frota francesa não estava a oeste deles. Rumamos ao norte e depois ao leste para encontrá-los, até que chegamos a certa distância do Porto de Toulon, onde vimos todos eles confortavelmente ancorados e desarmados em seus antigos quartéis de inverno. Toda a tripulação e os oficiais franceses estavam, sem dúvida, muito felizes de que o artifício que haviam utilizado fora tão bem-sucedido. Em outras palavras, fazer com que a esquadra britânica deixasse seus quartéis de inverno aconchegantes para caçá-los no Mediterrâneo. Os franceses haviam se armado, partido do porto deles, caçado os nossos poucos navios-vigias a uma distância no Mediterrâneo, e então, despercebidos pelos britânicos, retornaram e desarmaram outra vez.

Depois de nos manterem prisioneiros de guerra por cerca de oito meses, nós, e outros que continuaram a recusar todas as solicitações para se unir ao serviço britânico, fomos enviados a Gibraltar, e de lá para a Inglaterra, sendo, finalmente, encarcerados a bordo de um velho e íngreme casco de navio, chamado *Crown Princen*, que fora no passado um navio dinamarquês de 74 canhões, a alguns quilômetros abaixo do estaleiro Chatham e a 112 quilômetros de Londres. Ali estavam atracados outros navios parecidos com aquele, muitos dos quais abrigavam prisioneiros.

No *Crown Princen*, cerca de 700 prisioneiros ficavam amontoados entre dois conveses, trancafiados durante a noite, recebendo uma mísera de comida, em alojamentos lotados. Privados de qualquer tipo de comunicação externa, com exceção de algumas notícias descontraídas, arquitetamos um plano para conseguirmos um jornal, que com frequência aliviava momentaneamente nossa ansiedade naqueles momentos desesperadores, mas logo ficávamos inquietos e sedentos por mais notícias. Eis o plano: um dia por semana podíamos comer peixe do mar. Em vez disso, vendíamos o peixe para o fornecedor, e com o dinheiro pagávamos um de nossos inimigos para contrabandear um dos jornais semanais de Londres. Por se tratar de uma prática comum, selecionávamos bons leitores para

que subissem em um lugar elevado e lessem em voz alta para todos nós. Era interessante e divertido notar a completa afobação dos homens para ouvirem cada palavra das notícias americanas. Vários prisioneiros gritavam enquanto se liam as notícias:

– Leia *isso* de novo, não conseguimos ouvir direito – e o mesmo acontecia de alojamento em alojamento.

Boas notícias de casa nos animavam mais do que nossa refeição escassa. Se fosse necessário mais dinheiro para conseguirmos o jornal, não tenho dúvida de que ofereceríamos voluntariamente mais uma porção da nossa refeição diária, em vez de desistirmos do jornal.

O pão diário a que tínhamos direito, servido a cada manhã, era marrom e feito de farinha grossa. No início do inverno severo e impiedoso, recebemos um carregamento de biscoito para o caso de o clima ou o gelo não permitirem que o pão chegasse fresquinho diariamente.

Na primavera, o primeiro tenente, ou o comandante, ordenou que o biscoito fosse servido aos prisioneiros e que um quarto do pão diário fosse racionado, pois 255 gramas de biscoito equivaliam a 340 gramas de pão macio. Recusamo-nos terminantemente a receber o biscoito, ou o pão velho e duro, a menos que nos dessem a mesma quantidade de gramas do pão macio. No fim do dia, o primeiro tenente quis saber se aceitaríamos receber o pão nos termos dele. Nossa resposta foi não. Ele disse então:

– Vou mantê-los no porão até que concordem!

As escotilhas foram abertas na manhã seguinte.

– Vocês subirão para comer o pão?

– Não!

Ao meio dia, perguntaram:

– Vocês vão comer a carne preparada para vocês?

– Não!

– Vão vir buscar a água de vocês?

– Não, não queremos nada que venha de vocês até que nos sirvam toda a porção de pão a que temos direito.

A fim de nos forçar a concordar, as portinholas foram fechadas, nos privando assim de luz solar e ar fresco. O nosso presidente fora chamado e consultado (tínhamos um presidente e um comitê de doze homens escolhidos, já que achávamos necessário manter certa ordem). Ele disse ao comandante que os prisioneiros não cederiam.

Àquela altura, a fome e a sede, e principalmente a falta de ar, provocaram em nós um estado febril. Alguns prisioneiros estavam com a aparência quase selvagem, e outros tentavam suportar o máximo que podiam. O presidente foi chamado novamente. Depois de um tempo, foi aberta a portinhola onde ele costumava fazer as refeições. Dois oficiais desceram da escotilha até o convés inferior e foram até a mesa dele, exigindo a sua mala.

- O que querem com a mala? – Perguntaram os amigos do presidente.
- O comandante nos mandou pegá-la.
- Para quê?
- O comandante irá enviá-lo para o próximo navio de prisioneiros.
- Larguem isso! Vocês não irão levar nada!

Naquele momento os oficiais temeram pela vida e tentaram fugir, subindo a escada até a escotilha. Vários prisioneiros, que pareciam inflamados de desespero, os detiveram e declararam, arriscando a própria vida, que os oficiais não dariam mais um passo sequer até que o presidente tivesse a permissão de descer. Outras portinholas foram abertas e o comandante apareceu por uma delas, exigindo a libertação dos oficiais. Nossa resposta foi:

- Quando você libertar o nosso presidente, libertaremos seus oficiais.
- Se vocês não libertarem os oficiais, eu abrirei essas portinholas [todas elas gradeadas com pesadas barras de ferro] e atirarei em todos vocês – disse o comandante.

- Pode atirar! – foi o grito dos prisioneiros. – Podemos muito bem morrer assim ou pela fome. Mas lembre-se, se você matar um único prisioneiro, teremos dois dos seus aqui como nossos prisioneiros tanto tempo quanto resistirem.

Naquele instante os guardas começaram a implorar, por misericórdia, que o comandante não atirasse, e disseram:

– Se você fizer isso, eles nos matarão! Eles nos cercaram aqui e estão com as facas apontadas para nós, garantindo que, se dermos um passo, eles nos tirarão a vida!

Permitiram que o presidente fosse até a portinhola, e ele implorou que nenhum sangue fosse derramado por sua causa; afinal, ele não desejava permanecer a bordo do navio por mais tempo. Suplicou-nos que, para o bem dele, soltássemos os oficiais. Então, eles foram soltos.

O que nos separava dos oficiais, marinheiros e soldados era uma divisória feita de uma prancha dupla fixada em cada extremidade de nossas celas, com buracos para colocar mosquetes e atirar em nós, se necessário fosse. E mais uma vez nos perguntaram se aceitaríamos a cota de pão proposta. A resposta foi não. Alguns presos ameaçaram, dizendo que teriam notícias nossas antes do amanhecer. Por volta das 10 horas da noite, quando tudo estava quieto, menos o guarda e o vigia no convés, conseguimos criar uma tocha colocando fogo na gordura para sabão dentro de panelas de latão. Com o auxílio dessa luz, derrubamos um pesado balaústre de carvalho, o que nos serviu de aríete.

Então, pegamos as nossas grandes latas de água vazias para usar como tambores, bem como os baldes de lata, chaleiras, panelas, potes; e usamos colheres como baquetas, e tudo mais que desse para fazer um barulho assustador. Em seguida, começamos a avançar com as tochas acesas e o aríete, e o erguemos até a divisória posterior que nos separava do comandante, de seus oficiais, dos soldados e suas famílias. Por alguns momentos, forçamos o aríete e fomos tão bem-sucedidos que os que estavam dormindo foram tomados de medo e fugiram, gritando por socorro, afirmando que os prisioneiros estavam rompendo caminho até eles. Sem darmos chance para que eles se reagrupassem e atirassem em nós, corremos para forçar a divisória dianteira, onde morava uma parte da tripulação do navio, juntamente com suas famílias. Ao forçarmos o aríete naquele lugar, também fomos bem-sucedidos, de modo que agora todos os nossos inimigos estavam bem despertos e alertas, como os famintos prisioneiros, planejando o melhor meio para se defenderem. Naquele momento, todas

as nossas tochas se apagaram, nos deixando em total escuridão bem no meio da operação, que até então tinha sido um sucesso. Ficamos todos amontoados para dormir – se é que nossos inimigos nos permitiriam – até que o dia raiasse e pudéssemos usar o restante de nossas forças para obtermos, se possível, uma porção completa de pão e água.

O agradável ar fresco e os primeiros raios da manhã apareceram de repente quando o comandante ordenou que fossem abertas nossas portinholas, destrancadas as escotilhas, e que os prisioneiros fossem chamados para subir e pegar o pão da manhã. Em pouco tempo ficou claro que os nossos inimigos haviam aceitado e se rendido aos nossos termos, e estavam dispostos a fazer as pazes, nos servindo, assim, a provisão completa de pão.

Enquanto um de cada grupo de dez homens pegava lá em cima sua porção de pão para três dias, outros estavam lá junto ao tanque enchendo suas latas e canecos com água. Em pouco tempo, uma grande e admirável mudança havia acontecido em nosso meio. Após termos entrado em amistoso acordo de paz com todos os nossos vigias, lá estávamos nós em grupos de dez, todos com sua porção de pão para três dias e canecas cheia de água, bebendo e comendo, rindo e gritando sem moderação por causa do nosso grande banquete e do inimigo derrotado. A surpresa foi não termos morrido de tanto comer e beber.

Ao ficar sabendo de como as coisas estavam em nosso meio, o comissário enviou ordens lá da costa ao comandante para que o pão devido fosse servido imediatamente.

CAPÍTULO 5

Fazendo um buraco no navio. Aventura perigosa de um índio Narragansett. O buraco fica pronto. A fuga de 18 prisioneiros. Um artifício singular para continuarmos com a mesma contagem de presos. O resgate do homem que se afogava. Sinais noturnos por socorro. Outro buraco feito, porém descoberto. Carta dos prisioneiros fugitivos. Governo americano fornece roupas a seus prisioneiros. Os prisioneiros são enviados para a prisão de Dartmoor. Notícias animadoras sobre a paz.

Todas as noites os guardas costumavam passar para revistar nossas celas, antes de nos mandarem subir para a contagem, a fim de se certificarem de que não estávamos fazendo nenhum buraco no navio para ganharmos nossa liberdade. Percebemos que eram raras as vezes em que eles revistavam um ponto no convés inferior, e apenas o faziam superficialmente. Ao examinarmos o lugar, decidimos que faríamos um buraco ali, caso pudéssemos fazê-lo sem que o soldado, que ficava uns poucos centímetros acima do lugar por onde saíamos, notasse, e tomando cuidado para que ficasse acima do nível da água.

Depois de algum tempo, sem possuímos nada melhor do que uma faca de mesa, com serrinhas, serramos uma tábua pesada de carvalho, de oito centímetros, que posteriormente nos serviu para cobrirmos o buraco quando nossos guardas se aproximavam. Começamos então a destruir uma pesada madeira de carvalho, lasca por lasca. Até isso precisava ser feito com muita cautela, para que o soldado não nos ouvisse do lado de fora. Enquanto um estava com as mãos na obra, outros ficavam vigiando para que os guardas não se aproximassem e vissem o buraco descoberto. Éramos 40 prisioneiros envolvidos nessa tarefa. Antes da pesada madeira ser desfeita lasca por lasca, um de nossos homens conseguiu o atizador de ferro do cozinheiro. Isso foi de grande ajuda para extrair pequenas lascas ao redor das pesadas cavilhas de ferro.

Dessa forma, após mais ou menos 30 ou 40 dias de trabalho, alcançamos o casco de cobre do navio, cerca de 90 centímetros do topo da

nossa cobertura, num ângulo de 25 graus para baixo. Forçando o atiçador contra o casco de cobre, no lado superior do buraco, descobrimos, para nossa alegria, que o buraco dava para baixo da plataforma onde o soldado ficava. Assim, ao abrirmos a face inferior do buraco, a água entrava um pouco, mas não em volume suficiente para afundar o navio, pelo menos por um tempo, a menos que a posição do vento ou o tempo mudassem. Se isso acontecesse, o navio se movimentaria com mais instabilidade, se inclinaria e o buraco ficaria submerso. Nesse caso, nossa sina, sem dúvida, seria perecer com o navio. O comandante havia dito anteriormente que, caso o navio pegasse fogo por causa de nossas lamparinas durante a noite, ele jogaria no mar as chaves de nossas escotilhas e nos deixaria queimar e perecer juntamente com o navio. Portanto, havíamos escolhido oficiais para apagamem todas as luzes às 10 da noite.

Num domingo à tarde, enquanto estava em meu turno alargando o buraco no casco de cobre, ouvi gritos de centenas de pessoas vindos do lado de fora, e fiquei com tanto medo de termos sido descobertos que, na pressa de cobrir o buraco, o atiçador escorregou da minha mão e caiu pelo buraco direto para o fundo do oceano. Com o buraco coberto, seguimos a multidão apressada, subindo a longa escadaria em direção ao convés superior para descobrirmos a causa daquela gritaria. Eis a situação: outro navio como o nosso, com prisioneiros americanos, estava atracado a uns 200 m de distância de nós. Pessoas do campo estavam visitando, em seus botes, os navios de prisioneiros, como era o costume nos domingos, apenas para verem como eram as “criaturas” americanas. Os soldados estavam com mosquetes carregados a uma distância de seis metros nas plataformas superior e inferior fora do navio para evitarem a fuga dos prisioneiros.

Um dos botes daqueles campesinos, remado por um homem, estava preso à plataforma inferior, no pé da escada do corredor principal, onde um desses soldados também estava de guarda. Um índio *Narragansett* alto e atlético, que, assim como o resto dos seus compatriotas, estava pronto a arriscar a vida pela liberdade, avistou aquele bote e ficou vigiando os oficiais ingleses que caminhavam no tombadilho superior. Quando os guardas viraram de costas para irem em direção à popa, ele desceu correndo a escada do corredor, agarrou o soldado, o mosquete e tudo mais, empurrou

o soldado para baixo do banco do remador e desprende o bote. Depois pegou os dois remos e, com o homem nos seus pés (que provavelmente teria lhe dado um tiro caso conseguisse se soltar), o índio remou em direção à margem oposta, que não estava sendo vigiada, a cerca de três quilômetros e 200 metros de distância.

Os soldados, vendo o companheiro ser arrancado de seu posto, juntamente com toda a sua munição, e levado rendido de forma tão simples, e desaparecendo da vista como um raio sobre a água, por meio da grande força daquele índio norte-americano, ficaram muito atordoados e perplexos com a cena diante deles, ou com medo de que houvesse mais um índio atrás deles, que não conseguiram acertar o índio com um tiro. Botes bem tripulados com marinheiros e soldados logo foram atrás do índio, atirando e chamando a atenção para tentar trazê-lo de volta, mas todos os esforços ingleses pareciam dar ao índio ainda mais ânimo e coragem para remar com uma força extraordinária.

Quando os amigos prisioneiros do índio o viram se afastar de seus perseguidores de maneira tão grandiosa, gritaram e lhe deram três vivas. Os prisioneiros a bordo do nosso navio também gritaram e lhe deram três vivas.

Esse era o barulho que eu tinha ouvido enquanto trabalhava no buraco. Os oficiais estavam tão exasperados com a fuga do índio que ordenaram que cessássemos a algazarra ou nos trancaríamos no porão. Então abafamos nossa voz para vermos a fuga daquele pobre índio.

Antes de o índio chegar à costa, os guardas aproximaram-se do bote dele e atiraram em seu braço (pelo menos foi o que nos disseram), o que dificultou a remada do índio. Ainda assim ele conseguiu alcançar a costa, pulou do bote e saiu correndo, se desvencilhando de todos os seus perseguidores. Logo não estava mais ao alcance dos tiros disparados pelos soldados. Correndo por uma subida, o avistamos novamente saltando aos trancos e barrancos como um veado perseguido. Sem dúvida ele estaria fora do alcance dos soldados em poucas horas e conseguiria a liberdade, não fosse pelo povo naquela região, que de várias partes correu atrás do índio, perseguindo-o. O povo o entregou aos soldados, que o trouxeram de volta e o prenderam na masmorra por alguns dias. Pobre índio! Ele merecia um destino melhor.

Os prisioneiros por fim viram que o buraco estava pronto e muitos se prepararam para escapar. O comitê dos prisioneiros decidiu que aqueles que haviam trabalhado para fazer o buraco teriam o privilégio de ir primeiro. Escolhemos quatro homens sensatos e cuidadosos, que não sabiam nadar, para vigiarem o buraco e ajudarem aqueles que quisessem sair.

Com dificuldade, conseguimos finalmente um pouco de lona. Com ela fizemos pequenos sacos, grandes o bastante para acomodar nossa jaqueta, camisa e sapatos. Conseguimos também uma corda resistente de aproximadamente três metros. Prendemos uma extremidade ao barco, e a outra extremidade foi usada para fazer um laço que passasse no pescoço. Vestidos com chapéu e calças, com o saco em uma mão e segurando firmemente o nosso companheiro com a outra, nos enfileiramos num esforço desesperado para conquistarmos a liberdade. Dado o sinal (às 10 da noite), todas as luzes se apagaram, e todos aqueles com destino à liberdade estavam em seus postos.

Os soldados, como já descrevi, faziam guarda, tanto em cima quanto embaixo, por todo o navio, com as espingardas carregadas. O nosso ponto de aterrissagem, caso conseguíssemos chegar até ele, estava a 800 metros de distância, onde havia uma constante fileira de soldados logo acima da marca d'água. A cabeça dos que conseguiram passar pelo buraco saía apenas a alguns centímetros dos pés desses soldados, que estavam a postos numa plataforma de grade entre eles e nós

Um grupo de bons cantores se posicionou na portinhola de popa – onde ficava o soldado – que ficava próxima àquela acima do buraco. As interessantes canções de marinheiro e de guerra chamaram a atenção dos dois soldados, e um copo de bebida forte vez por outra os atraía para a portinhola, enquanto os prisioneiros lá dentro faziam de conta que estavam bebendo. Enquanto isso acontecia, o comitê dos presos os passava pelo buraco colocando primeiramente os pés. Assim, um a um descia pela corda; e quando um prisioneiro chegava à água, ele rapidamente soltava a corda e tomava o seu rumo para a costa.

Nesse meio tempo, quando o sino do navio tocava, indicando que mais meia hora havia se passado, o grito retumbante do soldado soava: “Tudo está bem!”. O soldado que nos preocupava mais tomou seu posto

acima do buraco e gritava: “Tudo está bem!”. Então, quando ele dava um passo à frente para ouvir a canção dos marinheiros, o comitê fazia passar mais alguns presos pelo buraco; o soldado então dava um passo para trás e gritava: “Tudo está bem!”. Sem dúvida era muito animador para nossos amigos que lutavam pela liberdade dentro d’água ouvirem lá atrás o grito de paz e segurança: “Tudo está bem!”.

O relógio marcou meia-noite. Houve a troca da guarda e as músicas animadas cessaram. O silêncio que reinava dentro e fora atrasou nosso trabalho. Por fim, alguns sussurraram ao longo das fileiras dos presos que os poucos que haviam passado pelo buraco durante aquele silêncio haviam causado grande inquietação entre os soldados. Então, julgamos que seria melhor ninguém mais tentar fugir aquela noite, pois poderíamos ser pegos. O dia já estava quase raiando, e decidimos que seria melhor nos retirarmos para as nossas redes em silêncio.

Eu e Edmond Allen, também de New Bedford, tínhamos combinado de escaparmos juntos. Ficamos segurando um ao outro durante a noite e havíamos chegado próximo ao buraco quando foi decidido que seria melhor não mais prosseguir. Porém, ao amanhecer, a cobertura estava removida e Edmond Allen não estava mais ali. A comissão dos prisioneiros contou dezessete que haviam passado pelo buraco durante a noite, e, com Edmond, o número passou a ser dezoito.

Os prisioneiros se alegraram com o sucesso daquela noite e tomaram medidas para manter o buraco escondido para mais uma tentativa de fuga às 10 horas da noite seguinte.

Estávamos confinados entre dois conveses, sem nenhuma comunicação desde que havíamos sido contados e trancados na noite anterior. Durante o dia conseguimos algumas ferramentas e fizemos um buraco no convés superior, que ficou coberto e escondido. Circulou entre os prisioneiros a instrução de que deveríamos subir do convés superior assim que os soldados nos ordenassem a subir para a contagem da noite. No entanto, os prisioneiros que se encontrassem no convés inferior deveriam demorar e ir mais devagar para que os do convés superior pudessem ser contados antes que os do convés inferior terminassem de subir. Fizemos isso, e dezoito presos que haviam acabado de ser contados no andar superior

passaram pelo buraco, despercebidos pelos soldados, e misturaram-se com o grupo que estava na escada do convés inferior, e foram contados novamente. Às dez horas da noite, as luzes se apagaram outra vez e formamos filas para mais uma tentativa de fuga.

Ao tomarmos as nossas posições às 10 horas da noite, alguns sussurraram por entre as nossas fileiras que havia dois homens que não perenciam ao nosso grupo esperando no buraco, insistindo que iriam primeiro ou começariam a gritar, impedindo que qualquer um fugisse. Eles haviam bebido, e se recusavam a dialogar. Por fim, concordamos que eles fossem primeiro. Colocaram o primeiro homem no buraco com muita calma, e ele disse ao companheiro:

– Vou segurar os lemes do navio até que você venha atrás, amigo.

O segundo, que era tudo menos bom nadador, afundou como uma tora, ressurgindo na superfície abaixo da plataforma, se debatendo e lutando pela vida. Um soldado disse ao companheiro do seu lado:

– Ei, olha ali um golfinho.

– Mire a sua baioneta nele – respondeu o segundo soldado.

– Pode deixar. Se ele subir de novo eu pego.

Nós, àquela altura ficamos ouvindo o diálogo, praticamente sem respirar, temendo perder a nossa chance de fugir. Mas o bêbado subiu de novo. Ouvimos a agitação e então a súplica:

– Não me mate! Sou um prisioneiro!

– Prisioneiro? Prisioneiro? Como você veio parar aqui?

– Através de um buraco no navio!

Então, o soldado gritou:

– Prisioneiro no mar!

– Os prisioneiros estão fugindo! – Foi a rápida resposta de todos os vigias.

Todos os guardas vieram correndo para o convés. Poucos instantes depois o vigilante comandante levantou-se da cama e veio correndo, perguntando furiosamente:

– Onde?

E ao ouvir o som lá fora, desceu correndo a escada de portaló, gritando:

– Quantos prisioneiros fugiram?

E um dos prisioneiros, sentindo-se disposto a apressar o nosso capitão chefe, colocou o rosto no buraco com grades e gritou:

– Mais ou menos uns 40, eu *acho*.

Rapidamente, os avisos noturnos de perigo fizeram com que botes bem tripulados fossem trazidos a fim de pegarem os prisioneiros.

– Para onde remamos?

– Para todos os lados.

– Encontrou algum?

– Não, senhor, não, senhor.

Ordenaram então que um grupo de soldados fosse à terra firme, percorresse a floresta Gelingham, para onde supunham que os “quarenta” haviam conseguido escapar, a explorasse de manhã e trouxesse os prisioneiros de volta a bordo. Foi muito divertido ver quanto crédito o comandante dera ao “palpite” de um prisioneiro.

Depois de tomadas essas providências, trouxeram o homem que se afogava até o convés, e exigiram que ele relatasse os fatos. Mas ele estava tão fora de si depois de engolir tanta água salgada misturada com o álcool que bebera e com tanto medo de ser arpoado com a baioneta de um soldado que não conseguiu dar as devidas satisfações, exceto a de que havia um buraco no navio, pelo qual ele havia passado. Finalmente um dos botes encontrou o buraco. Empurraram um longo bastão de ferro dentro dele e ficaram vigiando até a manhã.

Quando nos permitiram subir ao convés pela manhã, o pobre Johnson estava deitado, amarrado a uma prancha, boiando na água próximo à praia. Tudo o que soubemos foi que a corda do saco que ele levou estava enrolada firme no pulso esquerdo, abaixo da mão que quase foi decepada. Alguns amigos dele sabiam que ele carregava uma faca afiada no bolso da calça e que ela não estava com ele quando foi encontrado boiando próximo à praia. Amarrar a corda do saco em seu pulso em vez de no pescoço

foi, sem dúvida, um grande impedimento para que ele fugisse dos botes. E na tentativa de cortar a corda, supúnhamos que ele tinha cortado o pulso, sangrando até a morte ao se aproximar da costa.

Os oficiais nos mantiveram no convés o dia todo, sem comida. Fomos interrogados individualmente com muito rigor, pois queriam ver se nossas respostas batiam. Quando, por fim, ficou claro que 18 homens haviam conseguido escapar na noite anterior à descoberta do buraco, sem qualquer alteração no relatório oficial do número total de prisioneiros, os oficiais britânicos foram presos por terem dado um relatório falso. Porém, foram soltos outra vez mediante a declaração do nosso presidente de comitê de como o incidente ocorrera.

No dia seguinte, os carpinteiros do rei, vindos de Chatham, foram enviados a bordo com ferramentas e um pesado bastão de madeira para tapar o buraco. Enquanto eles estavam ocupados em nosso meio, cortando e martelando, alguns prisioneiros pegaram algumas ferramentas que eles não estavam usando e começaram, do outro lado do navio, a fazer mais um buraco, tão adequado quanto o primeiro, e terminaram antes de os carpinteiros fecharem o primeiro buraco. Os soldados lá fora atribuíram o barulho aos carpinteiros do rei.

Naquela mesma noite, nos posicionamos nesse novo buraco à espera de uma oportunidade de fuga. Ficamos ali até umas 4 horas da manhã. Devido à pressa com que cortamos o cobre, pontas afiadas e irregulares ficaram no buraco. Para evitarmos que aquelas pontas mutilassem o nosso corpo, prendemos um cobertor de lã na parte de baixo para podermos escorregar e fugir por cima do cobertor. Durante a noite, além do guarda vigilante, outro guarda rondava o navio em um bote, e examinava com um bastão de ferro a parte do navio abaixo da plataforma inferior. O guarda continuou batendo o bastão de ferro em cada lado do primeiro buraco, mas não conseguiu encontrar o lugar da perfuração que estávamos fazendo.

Antes de raiar o dia, um dentre nosso grupo se aventurou a dar uma espiada pelo buraco, pouco depois de o bote passar para ver se a noite estava clara ou escura o suficiente para permitir uma fuga despercebida, nadando em direção à popa do navio antes que o bote passasse mais uma vez. Depois de puxarmos a cabeça dele para dentro do navio, ele disse que

a noite estava clara e que era possível enxergar a uma boa distância. Portanto, decidimos esperar até a noite seguinte. Por negligência do comitê, o cobertor ficou com a ponta boiando na água, e o buraco foi descoberto pelo guarda do bote logo após o amanhecer.

– Tem outro buraco desse lado do navio!

E logo vimos o bastão de ferro entrando pelo buraco, acabando com todas as nossas esperanças de escaparmos daquele lugar. Para que os danos fossem compensados, ficamos, por algum tempo, sem uma parte da nossa porção diária de mantimento.

Nosso arrogante comandante começou a temer muito pela sua própria segurança e a de sua família. Parecia quase certo que aqueles audaciosos ianques ainda afundariam seus navios de prisioneiros ou conseguiriam a liberdade. Fiquei sabendo que ele disse que preferia tomar conta de seis mil prisioneiros franceses do que 600 ianques.

Depois de todas as buscas pelos 18 fugitivos, chegou uma carta de Londres para o comandante do navio de prisioneiros *Crown Princen* a fim de informar sobre a fuga bem-sucedida de todos os prisioneiros e da viagem segura de 112 quilômetros que fizeram até a cidade de Londres. A carta dizia também que seria inútil que ele se preocupasse com eles, pois estavam às vésperas de viajarem para o exterior. Eles deram a entender que se lembravam do tratamento cruel infligido pelo comandante.

Devido a esse episódio, o governo britânico começou a falar sobre nos enviar para a prisão de Dartmoor – uma ruína sombria localizada a cerca de 24 quilômetros do porto de Old Plymouth, onde, com certeza, seria difícil encontrar um meio de escapar daquelas paredes de pedra maciça e masmorras tão firmemente fortificadas.

Em 1814, os prisioneiros americanos continuaram a chegar, vindos de Halifax, das Índias Ocidentais [Ilhas do Caribe] e de outras partes do mundo. O estado deles era miserável: sem roupas descentes e apropriadas, principalmente os soldados. Era lastimável vê-los vestidos com trapos esfarrapados. Muitos deles se enrolavam em seus cobertores de lã sujos para se protegerem das frias tempestades. Declarações foram enviadas aos

Estados Unidos, o que finalmente estimulou o governo a tomar medidas para providenciar aos seus prisioneiros roupas adequadas.

O Sr. Beasley, agente interino dos Estados Unidos em Londres, foi encarregado de atender a causa dos seus compatriotas prisioneiros que estavam sofrendo. Ele enviou um judeu de Londres, que trouxe caixas com roupas já confeccionadas ou alinhavadas e um secretário inexperiente para administrar a distribuição segundo bem lhe parecesse. Sendo assim, os que não passavam necessidade adquiriram um traje completo, enquanto outros muito mais necessitados ficaram sem nada. Os prisioneiros escreveram uma carta protestando contra o Sr. Beasley, mas ele justificou o seu agente e deu pouca ou nenhuma atenção às nossas queixas.

Depois de permanecer prisioneiro por mais de um ano, o governo britânico condescendeu em nos pagar nossos míseros salários, o que me permitiu comprar algumas peças de roupa e mantimento extra enquanto durou o dinheiro. Meu pai conseguiu uma oportunidade de me enviar recursos de tempos em tempos através de um agente em Londres. O agente me mandou 20 dólares, o que me deixou muito feliz. Logo depois disso, os prisioneiros americanos foram enviados para a prisão de Dartmoor, e não tive mais notícias do agente.

Foi no verão de 1814 que fomos enviados em grandes grupos por mar até Plymouth, e de lá para a prisão de Dartmoor. O número de presos, conforme nos relataram, logo chegou a 6 mil.

Os muros duplos de pedra, com cerca de quatro metros de altura e largos o suficiente para centenas de soldados caminharem sobre eles, formavam uma meia lua, com três áreas separadas contendo sete edifícios de pedra, capazes de comportar entre 1.500 a 1.800 homens cada. O edifício do centro era reservado aos prisioneiros negros.

Esses edifícios estavam localizados na encosta de uma colina, de frente para o leste, o que nos permitia ver o nascer do sol, mas o perdíamos de vista muito antes de ele se pôr. Acima de nós, a oeste, localizava-se um grande número de edifícios semelhantes, separados por pesadas estacas de ferro e empregados como alojamentos, armazéns, casas para os nossos guardas e até como hospital. Naqueles três horizontes, podíamos ver um ermo muito medonho, guarnecido com rochedos e pequenos arbustos até

o limite da nossa visão. Com certeza, acertaram no nome *Dartmoor*, que significa pântano montanhoso.

As prisões tinham três andares com um lance de degraus de pedra em cada extremidade, aberta no centro. Havia uma portinhola com grades de ferro em cada parede triangular. Éramos vigiados por 600 soldados que faziam a contagem pela manhã e nos trancafiavam ao pôr do sol. Era um espetáculo ver, quando o sol brilhava, aqueles que desejavam se manter limpos assentados em grupos no pátio, tirando os vermes de seus cobertores e camas. Ao ouvirem sobre a chegada de mais presos, os de dentro se aglomeravam nos portões e formavam um tipo de corredor de presos por onde os novos passavam. E ao passarem, alguns reconheciam seus amigos.

- Ei, Sam. Você veio de onde?
- Marblehead.
- Alguém ainda ficou por lá?
- Não. Eu fui o último.

E assim todos iam se reconhecendo. Disseram-me uma vez que quase todos os marinheiros de Marblehead haviam sido presos.

Durante o inverno, os homens do agente Beasley tornaram a aparecer para nos prover mais roupas, e isso nos deixou muito felizes.

Na prisão para os negros havia cultos religiosos praticamente todos os domingos, e alguns até professaram estar convertidos, sendo batizados num pequeno tanque no pátio com a água vinda de um reservatório na montanha, usada com frequência pelos prisioneiros para lavarem as roupas.

O mês de dezembro de 1814 nos trouxe a alegria de sabermos que um tratado de paz entre Estados Unidos e Grã-Bretanha tinha sido assinado pelos Plenipotenciários de Ghent, no continente europeu. Os que nunca foram condenados à prisão nesse lugar escuro e sombrio não podem compreender nada quanto aos nossos sentimentos. Entretanto, nos deixaram na expectativa, enquanto uma fragata era despachada pelo oceano para obter a assinatura do presidente Madison. Em fevereiro de 1815, a fragata voltou com o tratado confirmado. Gritos extasiados de alegria soaram através das nossas masmorras sombrias com uma intensidade que, provavelmente, jamais será testemunhada ali outra vez. O quê? Seríamos

mesmo libertos? Voltaríamos à nossa terra natal e nos reuniríamos em volta da lareira rodeados pelos familiares mais uma vez? Sim, essa era a nossa esperança e, por vezes, parecia que estávamos quase em casa.

Supunha-se que havia cerca de duas centenas de nós em Dartmoor que haviam servido a marinha britânica. Esse era um reconhecimento subtendido, por parte deles, de nosso recrutamento forçado. Alguns de nós havíamos servido os britânicos por 20 ou 30 anos. Como não havíamos pegado em armas contra eles, enviamos uma petição respeitosa ao Parlamento Britânico pedindo uma atenuação dos nossos sofrimentos, ou uma libertação honrosa. Essa solicitação foi contestada com afinco pelos nobres lordes pela razão de que conhecíamos as táticas de guerra britânicas – pois havíamos sido treinados nelas –, e se fôssemos libertos antes do fim da guerra, evidentemente entraríamos para a Marinha dos Estados Unidos e ensinaríamos o que havíamos aprendido no serviço britânico. Isso, disseram eles, seria colocar os paus nas mãos dos americanos, com os quais esmagariam a cabeça dos britânicos posteriormente.

CAPÍTULO 6

A passagem subterrânea. Um traidor. Confirmada a paz. O enforcamento da efígie do cônsul americano. Sem pão por dois dias. Prisioneiros exigem e conseguem o pão. O desumano massacre dos prisioneiros. Um soldado inglês é libertado. Tribunal de inquérito. A chegada do Cartel. Libertos da prisão. Exibição das bandeiras em respeito ao massacre.

Naquela época, a fim de conseguirem a liberdade, os prisioneiros de uma das prisões já haviam começado a árdua tarefa de abrirem uma passagem subterrânea que daria para o lado de fora dos muros da prisão. Para executarem isso, uma das grandes pedras de pavimentação foi levantada no térreo, e os prisioneiros começaram a obra de cavar a terra, colocando o entulho em pequenos sacos e compactando-o firmemente embaixo da escadaria de pedra que ia até o terceiro andar, assoalhada no lado de trás. Para efetuarem tal tarefa, uma das tábuas, bem como a pedra de pavimentação, tinham que ser removidas, mas depois cuidadosamente colocadas de volta no lugar antes do amanhecer, sujeitas à inspeção crítica dos carcereiros depois da contagem dos prisioneiros.

Pelo que eu me lembro, o comprimento da passagem por baixo do alicerce da prisão até o primeiro muro do outro lado do pátio da prisão era de mais ou menos 30 metros; e daquele ponto até o muro externo mais uns 6 metros. Disseram-nos que aqueles muros tinham 4 metros de altura, e também 60 centímetros abaixo da superfície. Em outras palavras, eram largos o suficiente para que os guardas caminhassem tranquilamente em cima deles.

Um amigo meu, o capitão L. Wood, de Fairhaven, Massachusetts, com quem eu conversava bastante e que também estava preso ali, foi quem me falou da obra que faziam para fugir, e de como estava difícil entrar naquele buraco sufocante depois de terem escavado certa distância e ainda voltar com um saco de terra. Ele disse que o rosto dos prisioneiros saía quase todo preto e eles ficavam exaustos pela falta de ar. No entanto, outro rapidamente prosseguia com a tarefa e logo saía com um saco de terra. Dessa maneira eles continuavam o trabalho noturno sem serem descobertos, até que

finalmente alcançaram o alicerce do primeiro muro e do segundo, ou seja, o muro externo e cavaram por debaixo dele. Vários agora se muniram de facas e armas letais com que pudessem se defender, determinados a lutar, com o risco da própria vida, para chegar até a costa, e, uma vez lá, tomar posse da primeira embarcação ou botes e rumar em direção à costa da França.

Antes que conseguissem forçar uma abertura do lado de fora do muro externo para que passassem tantos quantos desejassem, enfileirados um após o outro na escuridão da noite, um dos presos, conhecendo todo o esquema, delatou os companheiros. De repente, soldados e oficiais armados apareceram no pátio da prisão, trazendo consigo o delator, que apontou o lugar por cima da passagem subterrânea. Os soldados, mais que depressa, arrombaram o chão; e, assim, em poucos instantes a passagem se encheu de pedras e terra provenientes do pátio pavimentado de pedra. Em seguida, o traidor foi levado cuidadosamente sob custódia, com receio de que os prisioneiros o apanhassem e o fizessem em pedacinhos.

– Qual é o nome dele? Quem é ele? De qual Estado ele é? – foram as perguntas. Aqueles que conheciam o traidor responderam que ele era de New Hampshire. O diretor acabou libertando o traidor e nunca mais ouvimos falar dele.

Quando a fragata chegou dos Estados Unidos, trazendo o ratificado tratado de paz entre nós e a Grã-Bretanha, descobrimos que o Sr. Beasly tinha retomado suas funções como cônsul americano em Londres e fora instruído pelo nosso governo a conseguir navios apropriados para transportar os prisioneiros americanos da Inglaterra para os Estados Unidos. E depois de esperarmos o tempo adequado, escrevemos para o Sr. Beasly em favor dos prisioneiros de Dartmoor, querendo saber por que as embarcações ainda não tinham chegado para que pudéssemos partir. Mas a resposta recebida foi muito insatisfatória. Mais uma vez expressamos nossa surpresa diante de sua aparente negligência quanto ao nosso caso, pois quase dois meses haviam se passado desde que o tratado de paz fora ratificado e ainda não havia nenhuma atenuação dos nossos sofrimentos. A resposta dele não foi nada confortadora. Por fim, os prisioneiros se tornaram tão exasperados devido à negligência intencional do Sr. Beasly que ergueram uma forca no pátio da prisão, enforcaram e em seguida

queimaram uma efígie do Sr. Beasley. À medida que os periódicos ingleses começaram a anunciar o ocorrido, o Sr. Beasley começou a ficar atento e discutir conosco por nos atrevermos a tomar tamanha liberdade quanto a seu caráter. Deixamos claro a ele que ele havia recebido instruções de envidar esforços para atenuar nossos sofrimentos e nos libertar da prisão, mas ainda estávamos aguardando por esse acontecimento.

O diretor da prisão, que possuía uma patente de capitão na marinha britânica, também se encarregou de tirar proveito de nós, nos ordenando a comer o pão duro, estocado no inverno, quando não era possível conseguir o pão macio. Não fizemos objeção a isso, desde que nos dessem o mesmo número de gramas de pão duro que costumávamos receber do macio. Esse diretor, o Sr. Shortland, opôs-se a isso e nos disse que um terço da quantidade era mais do que suficiente. Fora isso que o comandante do navio de prisioneiros havia tentado fazer conosco um ano antes, mas não conseguiu, como mencionei anteriormente. Sem hesitarmos, recusamos a proposta do diretor Shortland. Ele disse que teríamos um terço de pão ou nada. Nossa reivindicação foi ter a cota completa ou nada. Assim, ficamos dois dias sem pão, e ainda fomos ameaçados de que nossa água seria retirada também se não cedêssemos.

Já era 4 de abril de 1815. O diretor Shortland deixou o armazém de suprimentos naquele dia e foi viajar por alguns dias, achando que, quando voltasse, já estaríamos famintos o suficiente a ponto de aceitarmos os seus termos. No entanto, antes do por do sol, na hora de nos trancarem para mais uma noite sombria, boa parte dos prisioneiros estava ficando tão exasperada com os maus tratos e a fome, que quando os soldados e carcereiros apareceram para nos ordenar a entrar nas celas, simplesmente nos recusamos a obedecer até que nos dessem o nosso pão.

– Já para as celas! – gritavam.

– Não! Não vamos sem antes recebermos nosso pão!

Os soldados foram convocados a se armar, e, juntamente com o diretor e o segundo em comando, se posicionaram acima da grande passagem de ferro, acima da área pública onde estavam localizados o hospital e o armazém onde nosso pão era guardado. Na parte inferior dessa área pública, havia outra grade de ferro e um portão de ferro trancado, que era

a linha de demarcação entre nós e nossos vigias. Ali havia uma passagem estreita com cerca de três metros de largura e nove metros de comprimento por onde todos os prisioneiros, quando fora das celas, podiam ir e vir dos pátios 1, 4 e 7, que continham as sete casas carcerárias preparadas para acomodar mais ou menos 10 mil prisioneiros.

Ao escurecer, já havia um alvoroço geral nos dois lados, e o corredor estreito estava tão lotado que era difícil passar. Por fim, os presos pressionaram tanto que o cadeado do grande portão dobradiço estourou, abrindo os portões. Em poucos instantes, os prisioneiros, desarmados e sem um plano combinado, pisavam em terreno proibido, enchendo a área pública e aglomerando-se até a grande passagem de ferro do lado oposto da área pública, onde se encontrava o coronel em comando e seu grande número de soldados armados. Ordenaram então que os prisioneiros se afastassem ou os soldados atirariam.

– Atirem! – gritaram os prisioneiros enquanto se aglomeravam na frente dos soldados. – Tanto faz morreremos pela espada ou pela fome.

O coronel, ainda mais relutante em atirar, queria saber o que nós queríamos.

– Nós queremos o nosso pão, senhor!

– Bem, voltem para as suas respectivas celas e faremos algo a respeito.

– Não, senhor! Não sairemos daqui até recebermos toda a nossa quantia de pão!

O coronel ordenou que o fornecedor nos servisse toda a nossa porção de pão macio; e por volta das nove da noite, os diversos grupos já havia recebido sua porção de pão. Então os prisioneiros entraram nas celas em silêncio e começaram a saciar o apetite com pão preto e água gelada, elogiando muito a maneira calma, corajosa e cavalheira como o coronel nos havia recebido e concedido nosso pedido.

Dois dias depois desse ocorrido, isto é, no dia 6 de abril de 1815, o diretor Shortland voltou ao seu posto. Quando ficou sabendo o que ocorrera na noite do dia 4, declarou, como nos disseram depois, que se vingaria de nós. Nesse dia 6, alguns prisioneiros estavam jogando bola no pátio número 7. A bola foi para cima do muro várias vezes e sempre que

pedíamos com gentileza eles a jogavam de volta. Logo um dos prisioneiros gritou de maneira um tanto autoritária:

– Soldados, joguem a bola de volta!

E como a bola não voltava, alguns dos jogadores disseram:

– Vamos fazer um buraco no muro para pegá-la de volta.

Dois ou três prisioneiros começaram a bater no reboco do muro com pequenas pedras. Uma sentinela sobre o muro ordenou que eles desistissem. Porém, eles não obedeceram até que a ordem foi dada outra vez. Enquanto isso, eu ficava andando para lá e para cá naquele lugar com os outros presos, mas não acreditava que eles fossem conseguir fazer um buraco com as pedras que estavam usando, ou que qualquer coisa concernente a esse assunto fosse de muita ou qualquer importância. Com exceção desse caso insignificante, os prisioneiros eram tão ordeiros e obedientes como sempre haviam sido no passado.

Ao pôr do sol, os carcereiros, como de costume, ordenaram que os prisioneiros entrassem. Para que isso acontecesse e os prisioneiros chegassem até suas respectivas celas, eles precisavam passar pelo corredor estreito, que acabou ficando tão lotado que o portão dobradiço, que não tinha sido completamente reparado desde o dia 4, e apenas levemente trancado, arrebentou com a pressão dos presos, fazendo com que alguns inevitável e involuntariamente lotassem a área pública. Parece que o diretor Shortland, juntamente com o seu regimento de soldados armados, havia se posicionado acima da área pública, aguardando um pretexto para nos retaliar. A abertura do portão dobradiço, apesar de involuntária, pareceu ser o suficiente para seus propósitos: ele avançou com os soldados e ordenou-lhes que atirassem. Suas ordens foram imediatamente obedecidas. Os soldados correram no meio dos prisioneiros fugitivos e atiraram em todas as direções. Um pobre homem foi atingido e vários soldados o cercaram. Ele caiu de joelhos e implorou que poupassem sua vida, mas a resposta dos soldados foi impassível: “Sem misericórdia aqui!”. Descarregaram os pentes das espingardas no homem e deixaram o cadáver mutilado. Outros prisioneiros fugiram para as portas de suas respectivas celas. Elas sempre ficavam abertas no toque de recolher, mas, dessa vez, eles as encontraram fechadas. Enquanto lutavam para alcançar a porta do outro lado, eles se

viram no meio do fogo cruzado dos soldados. Isso foi uma prova adicional de que toda aquela ação tinha sido premeditada.

Enquanto eu forçava minha passagem descendo o lance de escadas de pedra a fim de averiguar o alvoroço e o som das espingardas, vários soldados vieram correndo em direção à porta – enquanto o restante deles lá fora forçava caminho para entrar – e atiraram em nós. Um homem caiu morto, e outro caiu bem na minha frente sem uma das pernas. Um soldado inglês acabou sendo levado naquele meio contra a sua vontade, e a porta se fechou diante dos soldados mais do que covardes e assassinos, que dispararam suas espingardas nos prisioneiros que nem haviam saído de suas celas.

Uma grande confusão e agitação prevaleciam agora em cada uma das celas. A melhor informação que tivemos foi a de alguns, enquanto fugiam desses assassinos, disseram que passavam por mortos e moribundos ao longo do caminho até as suas celas. Gritamos para os prisioneiros da cela vizinha, e eles disseram que faltavam cerca de 200 presos daquela cela. Imaginávamos que aquele era o número de prisioneiros que faltavam em nossa cela. A julgar por aqueles números, estimávamos que um grande número havia sido massacrado. Pai, filhos e irmãos desapareceram, e uma agitação muito intensa tomou conta da nossa cela. De repente, ouvimos o apito do contramestre para que o mensageiro desse as notícias diárias. Tudo ficou silencioso no andar superior. Então ele começou a ler:

“Há um soldado inglês em nosso meio no piso inferior. Alguns prisioneiros estão com uma corda no pescoço dele, e a outra extremidade da corda está sobre a viga. Estão insistindo que ele faça suas orações, pois estão prestes a enforcá-lo. Dois membros do comitê conseguiram evitar a sentença até que os presos opinem no caso.”

– O que deve ser feito com esse homem? – era o grito que se ouvia.

– Enforcem-no! Enforcem-no! Enforcem-no! – alguns gritavam.

– Não! Não! Libertem-no! – gritaram os outros do primeiro e do segundo andar.

O mensageiro informou que prevaleceram os gritos a favor do enforcamento. O comitê e outros prisioneiros imploraram para que esperassem um instante até que pudessem repetir a votação. Os prisioneiros estavam eufóricos demais e, portanto, julgaram com muita precipitação. O pobre soldado ainda estava implorando pela vida, esperando ser enforcado a qualquer momento. Quando o emissário circulou pela segunda vez, a decisão foi difícil; no entanto, o número a favor de poupar a vida do soldado era maior. Isso abriu caminho para um terceiro julgamento, que foi decisivamente a favor da soltura do inimigo. Nesse meio tempo, os corpos dos mortos e os moribundos haviam sido reunidos fora dos pátios, e levados ao hospital os que ainda estavam vivos. Um grupo de soldados veio à nossa porta pegar os mortos e feridos:

– Tem algum aqui? – perguntaram.

– Sim. Aqui tem dois. Ah, e tem também um dos *seus soldados*, leve-o com vocês.

Quando o tribunal de inquérito (a que vou me referir em breve), o qual deliberaria sobre esse assunto do assassinato, foi suspenso, os periódicos ingleses muito louvaram o ato honroso e misericordioso dos prisioneiros de Dartmoor, ao pouparem a vida do soldado, mesmo sob as circunstâncias agravantes em que se encontravam.

Só mais tarde na manhã seguinte que as portas das celas foram abertas, pois levou certo tempo para lavarem todo aquele sangue dos nossos companheiros mortos, sangue esse que nossos inimigos não queriam que víssemos. Quando saímos para o pátio, muitos prisioneiros encontraram seus amigos perdidos, pois durante o massacre, a fim de escaparem dos tiros dos soldados, muitos fugiram para as celas mais próximas e ficaram lá até a manhã seguinte, enquanto outros procuraram e encontraram seus amigos no hospital, entre os mortos e feridos. Depois de muito perguntarmos, descobrimos que sete haviam sido mortos e 60 feridos. O que tornava isso mais agravante era que os dois governos estavam sob os mais amigáveis termos, e muitos dos nossos navios e compatriotas já estavam negociando na Inglaterra, ao passo que, em vez de diminuírem a opressão e o rigor sobre nós, eles estavam encurtando ainda mais as nossas rédeas. Tal sofrimento durou por mais sete semanas depois da confirmação do

tratado de paz entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos. Se o Sr. Beasly, nosso cônsul em Londres, tivesse prontamente seguido as instruções do nosso governo, ele poderia ter nos poupado o trabalho de pendurar e queimar sua efígie, e teria impedido que o diretor Shortland tivesse a satisfação de nos assassinar de modo tão injustificável, podendo ter nos oferecido embarcações, ou até mesmo nos convencido de que estava fazendo tudo o que podia para nos libertar daquele confinamento sombrio.

Um tribunal de inquérito foi instituído para investigar esse caso, formado por John Quincy Adams, na época secretário diplomático dos Estados Unidos em Ghent, e um dos almirantes experientes de Plymouth, por parte da Grã-Bretanha, juntamente com sua comitiva.

Foi preparado para o tribunal um lugar no topo dos muros, acima do corredor estreito e do local de demarcação entre os prisioneiros e os guardas, de modo que os presos, do lado esquerdo, pudessem se dirigir aos juízes, e os guardas o fizessem também do lado direito, com as paredes separando esses dois grupos. A declaração do diretor Shortland e seus homens com respeito a nossa tentativa de fazermos um buraco na parede, bem como a abertura dos portões trancados com reparos não consertados, a fim de justificar seu ataque a nós descrito acima, pareceu ter pouquíssima importância. Quando ocorreu o massacre, todos nós concordamos com o fato de que o plano dele fora premeditado. O almirante britânico parecia decidido a questionar os prisioneiros sobre a cota de alimentos, e se eles não haviam recebido a quantidade devida de comida. Respondemos que as nossas queixas no momento não diziam respeito à nossa porção de comida, mas sim à maneira desumana como nossos compatriotas haviam sido massacrados. Por fim, na conclusão desse doloroso inquérito, o massacre em Dartmoor foi *repudiado* pelo governo britânico e as viúvas receberam uma indenização (ver *D. Haskel's Leading Events of Universal History* [Os Principais Eventos da História Universal de acordo com D. Haskel]).

Três semanas depois do massacre, chegou a notícia há muito aguardada: um cartel¹ havia chegado a Plymouth para selecionar prisioneiros. Como eu estava entre os primeiros da lista naquela época, fui chamado

¹ Nos séculos 18 e 19, "cartel" se referia a navios humanitários sem propósitos comerciais ou bélicos, cujo objetivo era transportar prisioneiros de guerra; esses eram protegidos por leis internacionais, não podendo ser capturados, a não ser por flagrante desrespeito aos acordos firmados.

e reunido a cerca de 250 prisioneiros. Muitos desses, reunidos diante do diretor Shortland e seus soldados armados, carregavam bandeiras brancas em grandes postes com os seguintes dizeres em grandes letras pretas: “Massacre dos prisioneiros americanos na prisão de Dartmoor, no dia 6 de abril de 1815”, “O sangrento 6 de abril”. Outros ainda carregavam bandeiras com o nome de Shortland como assassino de prisioneiros americanos. Alguns presos declararam abertamente que o matariam se tivessem a chance. Ele parecia estar ciente daquelas ameaças e se manteve a uma distância segura dos presos enquanto éramos reunidos no pátio superior, perto da residência dele e da dos oficiais, onde nos preparávamos para a partida definitiva. Também esperávamos que ele fosse nos dar a ordem de abaixarmos as nossas bandeiras enquanto ainda estávamos sob sua imediata inspeção, ou sob a de seu pelotão de soldados que nos vigiou dali até o porto de Plymouth (uma distância de 24 km), mas ele não o fez. Nós, os presos, continuamos balançando as bandeiras até chegarmos ao local de embarque, no porto de Plymouth.

Na manhã do dia 27 de abril de 1815 fomos libertos da prisão de Dartmoor, cinco anos após meu recrutamento forçado em Liverpool, na Inglaterra. Desses cinco anos, passei dois anos e meio servindo a Marinha Britânica e os outros dois anos e meio fui prisioneiro de guerra dos britânicos.

O portão do lado oeste daquele confinamento sombrio e sangrento finalmente se abriu, e os soldados receberam a ordem de marcharem com os prisioneiros. Ao subirmos a prisão de Dartmoor, olhamos para trás para observarmos aqueles edifícios de pedra enormes e escuros onde tínhamos sofrido tantas privações, mas logo dirigimos nosso olhar para a frente em direção ao horizonte ocidental, que agora, pela primeira vez desde o nosso confinamento, poderia ser visto em toda a sua extensão, mostrando o rumo da nossa terra natal onde encontraríamos nossos queridos familiares e amigos.

É mais fácil sentir do que descrever o misto de emoções que oscilava entre o sentimento da escravidão opressiva, por um lado, e o da liberdade ilimitada, por outro. Abaixei para amarrar o meu velho par de sapatos, e me senti apto para realizar o que para nós, em nosso estado frágil, seria uma tediosa viagem. No entanto, os sentimentos de alegria por causa da li-

berdade e a agradável ansiedade de logo encontrarmos os nossos queridos nos animaram a seguir em frente rumo à velha cidade de Plymouth, mesmo com um oceano de quase cinco mil quilômetros entre nós e os nossos queridos. As pessoas de Plymouth fixamente olhavam para nós; e isso não era de se admirar, pois, afinal, nunca tinham visto passar por lá um grupo tão heterogêneo e com bandeiras tão singulares tremulando nas mãos.

CAPÍTULO 7

Embarcando para os Estados Unidos. As cotovias do oceano. Empolgação quanto ao porto de destino. Às margens de Terra Nova. Os perigos do oceano. Rebelião ameaçada. Ilhas de gelo. Rebelião em alto-mar. Falando com um navio americano. Boas novas. Terra à vista. Um prêmio. Chegada em segurança a Nova Londres, Connecticut. Navegando novamente para Boston.

Os barcos já estavam nos esperando, e antes de anoitecer, subimos a bordo do cartel. Este era um navio mercante inglês chamado *Mary Ann*, com capacidade para 400 toneladas de carga, comandado pelo Capitão Carr. O navio possuía cabines temporárias entre os conveses para acomodar cerca de 280 pessoas. Alguns oficiais que estavam em liberdade condicional se juntaram a nós, aumentando o nosso número para 280 passageiros.

Ali, a bordo daquele navio, cenas passadas me vieram à mente. Cerca de cinco quilômetros de distância dali, no porto superior, ficava atracada uma frota de velhos cascos – navios de guerra incapazes de navegar, ou desmantelados –, para onde haviam me mandado cinco anos antes, depois de eu ser recrutado à força a fim de me colocarem à disposição do serviço da Marinha Britânica.

Lembro que em vez de me submeter à tão injustificável opressão, à meia-noite, desci da portinhola do convés central do *St. Salvador del Mondo* (um velho navio espanhol de três andares) até o mar, pensando em nadar aqueles quase cinco quilômetros, e pela providência e misericórdia de Deus, provavelmente acabar em algum lugar próximo de onde eu estava agora, para então embarcar de volta à minha terra natal. Porém, como já relatei antes, fui impedido de realizar esse esforço desesperado para alcançar a liberdade e acabei sendo enviado no meio de estranhos e ainda rotulado como fugitivo do serviço de sua majestade.

Naquele lado do tenebroso local de navios desmantelados jazia ancorado o *Swiftshore 74*, que havia retornado recentemente de sua viagem de três anos no mar Mediterrâneo – o mesmo navio para o qual eu havia sido selecionado depois de sair do *Rodney 74*, quando este último estava

prestes a retornar dali para Inglaterra; o mesmo navio onde passei meus primeiros seis meses preso, onde fui ameaçado de ser amarrado no mastro principal para ser o alvo dos franceses, caso não cumprisse as ordens urgentes do primeiro tenente. Já que eu tinha sido transferido para *Swiftshore 74* por ter tentado fugir (como mencionei acima), fui informado de que eu deveria ser transferido deste navio quando terminasse sua expedição nos próximos três anos. Portanto, estava condenado a permanecer em um país estrangeiro, privado dos privilégios permitidos ali a bordo, como o pagamento dos salários e as 24 horas de liberdade na costa. Mas os sofrimentos passados ali como prisioneiro deles me concederam o que eles não estavam dispostos a conceder, ou seja, minha liberdade e desobrigação do serviço ao rei George III.

A Inglaterra e os Estados Unidos fizeram e ainda fazem muitas coisas no sentido de indenizar aqueles que sofreram e trabalharam em seu serviço. Milhões de dólares foram gastos para dar prosseguimento à guerra de 1812. Os americanos exigiram e lutaram pelo “livre comércio e pelos direitos dos marinheiros”. A Inglaterra reconheceu a justiça dessas reivindicações mediante os seguintes expedientes: primeiramente, permitiu, a pedido dos próprios americanos, que centenas deles se tornassem seus prisioneiros de guerra em vez de os servirem. Afirma-se com frequência que cerca de 200 desse tipo de prisioneiros foram confinados em Dartmoor. Em segundo lugar, foi assinado o tratado de paz em 1815. Porém, a Inglaterra não nos concedeu nenhuma espécie de remuneração por nos privar de nossa liberdade e injustamente nos obrigar a lutar em suas batalhas, exceto o pequeno salário que se dispuseram a conceder. Durante a última parte de meu serviço fui obrigado a cumprir deveres de um marinheiro hábil, e me disseram que assim eu era classificado por ocupar uma posição no mastro principal.

Enquanto ainda era prisioneiro de guerra, em 1813, o agente da marinha me pagou 14 libras e 26 centavos, o equivalente a 62 dólares e 71 centavos. Essa quantia, bem como o vestuário rústico e fajuto de clima ameno que me havia sido provido do “baú dos marinheiros”, conforme o chamavam os oficiais, era toda a recompensa que a Inglaterra me deu por cerca de dois anos e meio de meus serviços. Depois disso, fiquei mais dois anos e meio como prisioneiro de guerra deles, sendo tratado, sem qualquer

alívio ou consideração, da mesma maneira que outros prisioneiros conterrâneos capturados em navios corsários ou de batalha. Mas se a Inglaterra estiver disposta a me fazer justiça mesmo neste momento final de minha estada aqui, isso será muito bem-vindo.

Os nossos beliches a bordo do cartel eram bem aglomerados, e nos sentíamos como meros peões. Eles serviam tanto para o momento de dormir quanto para as refeições, com apenas um corredor estreito, amplo o suficiente apenas para subirmos ao convés e descermos.

Na manhã seguinte, puxamos a âncora e zarpamos do porto com todas as velas levantadas e um vento favorável. Logo deixamos a velha Inglaterra e ficamos muito felizes por nos encontrarmos no vasto oceano, navegando rumo ao oeste. Nada de inusitado aconteceu a bordo até que chegamos à costa leste das célebres margens da Terra Nova, com exceção das pequenas cotovias do mar que voavam agitadas seguindo o nosso rastro, aparentemente muito felizes por encontrarem outro navio e seus passageiros no oceano, de quem poderiam obter sua porção diária de alimento. É um mistério como elas conseguem descansar durante a noite – se é que descansam! Os marinheiros lhes deram o nome de “Galinhas da mãe Carey”, talvez em homenagem a uma bondosa velhinha, assim chamada, por seu cuidado e apreço pelos pobres marinheiros.

Depois de alguns dias em alto-mar, descobrimos por meio do capitão que o Sr. Beasley, nosso cônsul em Londres, havia fretado aquele navio para desembarcar em City Point (uma longa distância no alto do rio James, na Virgínia), com o intuito de carregar o navio com tabaco para levar à Londres. Consideramos isso um ato cruel e indesculpável por parte do Sr. Beasley, pois desembarcar ali seria bom apenas para cerca de seis de nós, enquanto o restante ainda teria de viajar centenas de quilômetros até finalmente chegar a seu destino em Nova Iorque ou Nova Inglaterra, se é que pudessem implorar por carona. Queixamo-nos com o capitão, mas ele disse que não iria desviar da rota e nos desembarcar em nenhum outro lugar. Por outro lado, os prisioneiros declararam que jamais iriam para City Point; portanto, combinamos em segredo quem seria o capitão e os oficiais da embarcação, caso houvesse uma rebelião em nosso “castelo flutuante”.

Quando nos aproximamos da costa leste das margens de Terra Nova, cerca de dois terços da distância para atravessar o Oceano Atlântico, descobri que estávamos onde eu havia naufragado por causa do gelo, vários anos antes, como relatei alguns capítulos atrás. Como aquele lugar perigoso tornou-se o tema central das nossas conversas, descobrimos que vários de nós já enfrentáramos dificuldades semelhantes ao passarmos por ali durante a primavera. O capitão Carr disse que já havia feito aquele caminho até Terra Nova umas quinze vezes, que nunca vira nenhuma ilha de gelo e não acreditava que pudesse ter alguma em nosso caminho. À tarde, vimos uma grande camada de gelo no meio do mar. Perguntamos ao capitão como ele chamava aquilo. Ele reconheceu que era gelo mesmo. À medida que a noite caía, o vento virou um vendaval vindo do leste. O capitão Carr, desconsiderando tudo o que havíamos lhe falado poucas horas antes a respeito dos perigos do gelo em nosso caminho, manteve a embarcação navegando à frente do forte vendaval, com as velas encurtadas ao máximo, determinado a fazer do seu próprio jeito em vez de atracar e esperar até a manhã seguinte, como sugeriram alguns prisioneiros. Mais ou menos 30 de nós, relutantes em confiarmos no julgamento do capitão, nos posicionamos na proa e na espicha da vela de proa a fim de vigiarmos e procurarmos por gelo. À meia-noite o navio estava velejando furiosamente empurrado pelo vendaval e a tempestade, evidentemente sem qualquer esperança de termos tempo para evitar o gelo, caso o avistássemos, correndo o perigo de sermos despedaçados a qualquer momento, e sem aviso. Também sentimos uma mudança acentuada na direção do vento. Em meio àquele dilema, decidimos tomar o navio do capitão e virá-lo contra o vento para estacioná-lo. Nós encontramos o capitão no tombadilho superior, dando ordens aos timoneiros. Falamos-lhe objetivamente sobre nossa posição perigosa, e que cerca de trezentas vidas estavam à mercê de suas decisões; também dissemos que se ele não virasse o navio naquele momento, *nós o faríamos por ele*. Vendo a nossa determinação de agir assim imediatamente, ele gritou para a tripulação:

– Virem a bombordo com toda a força! Coloquem o leme a estibordo! – Isso fez a vela principal assentar-se ao mastro e o navio se posicionar contra o vento.

Feito isso, o curso do navio para a frente foi interrompido até o amanhecer do dia, quando vimos que por pouco escapamos com vida: enormes ilhas de gelo se encontravam bem em nossa rota, e se tivéssemos continuado a navegar empurrados pelo vendaval, teríamos passado por elas, correndo o iminente perigo de uma forte colisão, que nos teria deixado em ruínas. Dessa forma, ficou evidente a todos a obstinação do capitão Carr e justificada nossa atitude de exigir que ele arribasse o navio. Depois que o navio retomou a sua rota adiante, e ao passarmos pelas imensas ilhas de gelo, ficamos todos circulando pelo navio e vigiando até deixarmos para trás aquelas margens de gelo e novamente navegarmos a salvo no insondável oceano. À distância, aquelas ilhas de gelo pareciam grandes cidades; e se não fosse pela nossa prudência e antecipação, sem sombra de dúvida aquelas ilhas teriam sido a causa de nossa destruição.

Além disso, a maioria dos prisioneiros estava convencida de que aquele era o melhor momento para tomarmos o navio do capitão e prosseguirmos para Nova Iorque ou Boston, de onde poderíamos voltar mais rapidamente para casa. Havíamos decidido e declarado ao capitão Carr que seu navio jamais nos levaria a City Point, Virgínia, onde o navio deveria ser atracado, conforme exigido pela pessoa que o havia fretado. Passado todo aquele perigo proporcionado pelo gelo, a questão mais difícil a ser definida naquela ocasião era em qual porto deveríamos atracar caso tomássemos o navio: o porto de Nova Iorque ou o de Boston. De repente, um dos nossos companheiros se colocou no meio do navio, sobre a escotilha principal, e, com voz estrondosa, gritou:

– Todos os que são a favor de Nova Iorque fiquem a estibordo do navio e todos os que são a favor de Boston fiquem a bombordo!

Imediatamente, os prisioneiros se posicionaram e declararam que o maior número estava a estibordo; portanto, o navio devia ir para Nova Iorque. O capitão Carr estava em nosso meio, perto do timoneiro, e olhava com atenção para aquela movimentação estranha e inusitada. De repente, um dos nossos tirou da mão do timoneiro a roda do leme. O capitão Carr exigiu que ele soltasse o leme imediatamente e ordenou que seu imediato assumisse o comando novamente. Vários de nós também encorajaram o nosso amigo a continuar no comando, dizendo que o protegeríamos. A audácia dos prisio-

neiros deixou o capitão Carr ainda mais enfurecido, e ele ficou dizendo o que faria conosco se tivesse uma tripulação capaz o suficiente para lidar com todos os rebeldes. Mas logo viu que resistir seria inútil. Tínhamos tomado posse do leme e, portanto, o navio não mais seguiria a direção do capitão. Vendo o que já estava feito, ele nos chamou de “ralé”, “grosseirões”, entre outros palavrões, por termos tomado o navio em alto-mar. Ele também queria saber o que faríamos com o navio e quem seria o capitão.

O capitão Conner, da Filadélfia, foi levantado por aqueles que estavam perto dele, e colocaram seus pés sobre o topo do cabrestante (um cilindro de um metro e vinte centímetros, com alavancas para levantar a âncora).

– Aqui está o nosso capitão! – exclamou a multidão.

– Você vai tomar conta do meu navio, capitão Conner? – perguntou o capitão Carr.

– Não, senhor! – respondeu.

– Sim! Você vai assumir o navio! – foram os gritos unânimes da multidão.

– Não quero ter nada a ver com esse navio! – disse o capitão Conner.

– Ou você aceita assumir o navio ou o jogamos no mar! – a multidão gritou.

– Você ouviu o que eles estão dizendo, capitão Carr. O que devo fazer?

– Assuma o navio, assumo o navio, capitão Conner! – disse o comandante inglês.

Definido isso, o capitão Carr começou a praguejar contra nós outra vez. Os que estavam próximos a ele o aconselharam a parar com os xingamentos e descer para a sua cabine o quanto antes, onde não correria perigo nenhum. Assim ele o fez, e a ordem foi logo restaurada novamente. O capitão Conner assumiu o navio e nomeou três oficiais para consortes. Alguns se voluntariaram como marinheiros para tripular o navio, e nós nos dividimos em três turnos de vigia para que aproveitássemos cada oportunidade de conduzir adiante o nosso navio rumo ao porto de Nova Iorque, com toda velocidade que as velas suportassem.

O capitão Carr e sua tripulação tinham liberdade e foram tratados com bondade; porém, não tinham permissão para interferir no controle do navio. Ele assegurou que se a embarcação conseguisse mesmo chegar aos Estados Unidos, ele nos denunciaria à Corte dos Estados Unidos por tomarmos o navio dele em alto-mar. A ideia de perdermos nossa liberdade e sermos acusados, ao lá chegarmos, perante o tribunal em nosso país, pelo que fizéramos, em certa medida nos preocupava; contudo, estávamos decididos a continuar no controle da embarcação até nosso destino final.

Avistamos um navio com as cores americanas vindo em nossa direção; então, levantamos a bandeira com as cores inglesas. Era fora do comum para nós ver um dos nossos próprios navios com as insígnias e as listras da bandeira americana tremulando no topo do mastro. Quando a embarcação se aproximou triunfantemente do nosso lado a ponto de podermos conversar, alguém de nós gritou:

– Que navio é esse? De onde vocês são? Para onde vão?

– Somos dos Estados Unidos; estamos indo em direção à Europa.

– Que navio é esse? – perguntaram eles.

– Este é o *Mary Ann*, de Londres, um cartel com prisioneiros americanos libertos de Dartmoor, na Inglaterra, com destino aos Estados Unidos.

Houve troca de algumas outras perguntas. Sem interromper o progresso da viagem, cada navio seguiu seu rumo, e demos três animados vivas de tanta felicidade por vermos o rosto de compatriotas que navegavam no vasto oceano.

Cerca de dez dias depois da rebelião, ou da nossa tomada do navio, vimos à distância uma faixa de terra que se tornava cada vez mais evidente. À medida que nos aproximávamos da costa, percebemos, para nossa grande alegria, que se tratava de Block Island, Rhode Island, a mais ou menos 64 quilômetros de casa. Barcos a vela agora saíam da praia em direção ao mar para aproveitarem a primeira oportunidade de nos guiar para a costa. Alguns dos nossos homens pensaram que aquela seria uma rara oportunidade de irem até a terra seca nesses barcos e, portanto, já foram pegando suas mochilas e redes para mudarem de embarcação quando os barcos se aproximassem. Uma forte rajada de vento subia do noroeste, o que nos

obrigou a baixar as velas. Muitos ficaram nas vergas, enrolando um pouco as velas para encurtá-las. Enquanto os barcos se aproximavam do nosso lado, os nossos homens que estavam nas vergas das velas, gritaram:

– Não venham aqui, pois temos a peste a bordo!

Aqueles que estavam aguardando os barcos declararam que não tinham nada disso, e pediram que se aproximassem. Uma multidão de vozes gritou outra vez do topo das velas:

– Sim! A peste está a bordo desse navio! Não se aproximem!

De imediato os barcos mudaram a direção das velas e voltaram para a praia. Nada que viéssemos a ter os levaria a subir a bordo do nosso navio, pois eles sabiam que um mero boato de terem subido a bordo os sujeitaria a uma entediante quarentena. Mas a verdadeira *peste* que tínhamos a bordo era essa: a hipótese de que o capitão Carr cumprisse a ameaça feita de nos acusar perante a Corte dos Estados Unidos de pirataria em alto-mar. Portanto, não estávamos dispostos a tê-los em nossa companhia até que tivéssemos mais conhecimento do assunto.

O vento foi cessando durante a noite, e, com as primeiras horas da manhã, percebemos que uma forte onda e corrente estava nos colocando entre o extremo leste de Long Island e Block Island rumo ao Estuário de Long Island. Concluímos então que se pudéssemos conseguir um piloto, atravessaríamos o Estuário e chegaríamos a Nova Iorque. Esperávamos encontrar um piloto em um dos muitos barcos pesqueiros à nossa vista. Finalmente, um dos barcos pesqueiros foi persuadido a se aproximar do nosso lado. Em menos de cinco minutos tomou-se posse do barco pesqueiro, enquanto o capitão e a tripulação se retiravam para a popa do navio, pasmos com a estranha obra que estava acontecendo. Julgamos que aproximadamente 100 homens do nosso navio começaram a jogar suas mochilas e esteiras a bordo do barco pesqueiro, e logo em seguida pularam a bordo um atrás do outro. Eles, que agora abandonavam o navio, nos saudaram com três vivas, e rumaram para Newport, Rhode Island, antes que pudéssemos saber o propósito deles. Eles não tinham a mínima ideia do que significava ser levado a juízo pelo capitão Carr por pirataria.

Agora que o vento era desfavorável para que procedêssemos com a viagem até Nova Iorque, decidimos ir para a cidade de Nova Londres, no Estado de Connecticut, a cujo porto chegamos na manhã seguinte, e atracamos no cais em frente da cidade depois de seis semanas de viagem de Plymouth, na Inglaterra. Vários de nós então se aglomeraram no topo dos mastros, com o propósito de enrolarmos todas as velas ao mesmo tempo. Ficamos de pé nas vergas das velas e demos três vivas para a multidão que nos contemplava no cais de Nova Londres. Poucos momentos depois, barcos carregados de ex-prisioneiros alegres, com suas mochilas e redes, se dirigiam à praia, deixando que o capturado navio e o capitão Carr prosseguisse seu caminho, da melhor forma possível, rumo a City Point, Virgínia, onde tinha intenção de carregar de tabaco sua embarcação, ou, na pior das hipóteses, nos encontrasse nas próximas 24 horas, se ainda estivesse disposto a nos processar por nossa suposta prática de pirataria no oceano. Sem dúvida ele ficou tão satisfeito e aliviado com a partida daquela tripulação tão rebelde que não teve nenhum desejo especial de entrar em conflito com ela novamente.

As pessoas em terra pareciam quase tão contentes por nos ver e nos dar as boas-vindas na praia quanto o capitão Carr por se ver livre de nós. Mas nenhum deles estava tão contente quanto nós. Parecia quase impossível acreditar que estávamos, de fato, em nossa terra natal como homens livres, livres dos navios de guerra da Grã-Bretanha e de suas prisões sombrias e sinistras.

Acalmados um pouco nossos sentimentos de alegria, começamos a ver como voltaríamos para as nossas casas. Num período de 24 horas, um grande número dentre nós comprou passagem num barco pacote rumo a Nova Iorque. Quatro de nós, sem qualquer dinheiro, dando por garantia apenas nossa honrosa palavra, fretamos um barco de pesca a dois dólares por pessoa para que levasse 22 de nós para perto de Cape Cod, em Boston, Massachusetts. Isso, sem dúvida, nos colocou fora do alcance do capitão Carr e permitiu que nunca mais ouvíssemos falar dele.

CAPÍTULO 8

Chegando em casa. Viagem à Europa. Uma pedra singular no oceano. O inesperado começo do inverno. A viagem chega ao fim. Outra viagem. Situações perigosas na Baía de Chesapeake. Criterion em perigo. Naufragados durante uma tempestade de neve. Uma visita a Baltimore. A bordo do Criterion outra vez. Carregamento a salvo. Mais uma viagem. O furacão. O fim da viagem. Casamento. Outra viagem. O capitão rizando as velas em seu sonho.

O intendente naval do cartel nos proporcionou a cada um de nós o equivalente a uma semana de provisão para a viagem. Fomos agraciados com um tempo bom, e chegamos a Boston no terceiro dia de viagem de Nova Londres, onde vendemos o que sobrou das provisões. O dinheiro foi suficiente para pagarmos a passagem e comprar algumas roupas. Um amigo e vizinho do meu pai, o capitão T. Nye, estava em Boston a negócios e me emprestou trinta dólares, o que me permitiu comprar algumas peças de roupa decentes para me apresentar aos meus amigos. Na noite seguinte, 14 ou 15 de junho de 1815, tive o prazer indescritível de estar na casa dos meus pais, em Fairhaven, Massachusetts, em companhia de minha mãe, irmãos, irmãs e amigos, todos muito felizes por eu estar de volta ao círculo familiar e muitíssimo ansiosos para ouvir o relato dos meus sofrimentos e provações durante os seis anos e três meses em que estive ausente. Eles queriam ouvir o meu relato, pois a minha situação a bordo dos navios de guerra britânicos, bem como na prisão, durante os últimos cinco anos, tornara extremamente difícil a chegada até eles de qualquer uma de minhas cartas.

Todos bem sabiam que eu não tinha nada para exhibir como fruto de meus seis anos e quatro meses de sofrimento e trabalho intensos, senão algumas roupas velhas e gastas, e uma pequena sacola de lona que não teve nenhuma utilidade desde aquela minha tentativa frustrada de fugir a nado do navio de guerra, em 1814. A única coisa que eu tinha era a minha experiência, cujo relato levou todos ao meu redor a chorar tão copiosamente que preferi naquele momento mudar de assunto.

Esses homens que julgam saber das coisas disseram ao meu pai que, se eu algum dia voltasse para casa, eu seria como outros marinheiros de guerra bêbados. Meu pai estava viajando a negócios quando cheguei, mas voltou em poucos dias. Nosso reencontro o afetou profundamente devido à intensa emoção. Finalmente, ele voltou ao normal e me perguntou se eu tinha prejudicado minha constituição física.

– Não, pai! – respondi. – Fiquei enjoado com os hábitos intemperantes das pessoas com quem tive de conviver. Não tenho nenhum desejo em especial por bebidas fortes – essas foram mais ou menos minhas palavras, e isso o aliviou naquela época. Eu agora renovava os laços de confiança com alguém que havia sido meu companheiro desde pequeno.

Depois de algumas semanas após meu retorno, um velho amigo de escola chegou a New Bedford num navio novo, e me contratou como seu segundo- imediato para viajar com ele para a Europa. A nossa viagem era para Alexandria, na Virgínia. Ali faríamos um carregamento com destino a Bremen, na Europa, para depois voltarmos para Alexandria.

Na viagem de ida, navegamos ao redor do norte da Inglaterra e da Irlanda. Os marinheiros chamavam aquela passagem de “caminho do norte”. Muitas vezes os marinheiros preferiam aquele percurso em vez de irem pelo lado sul dessas ilhas, pelo canal inglês. Naquele trajeto a noroeste da Irlanda, a cerca de 320 quilômetros da costa, está localizada uma rocha solitária, elevada a 15 metros acima do nível do mar, chamada pelos navegadores de *Rockal*. Ela tem o formato de um cone e parece com um pão de açúcar, ou um farol, à distância. Estávamos indo em direção a ela, e quando conseguimos observá-la ao meio-dia, estávamos nos aproximando dessa rocha singular no oceano.

Como o navio estava progredindo bem, com a ajuda de uma brisa constante, o capitão se aventurou a conduzir a embarcação perto do *Rockal*. O mar precipitava-se sobre suas reluzentes laterais, como provavelmente vinha fazendo desde o dilúvio, o que dava a aparência de um vidro polido em todos os lados. Essa rocha sempre foi um terror para os marinheiros quando se aproximam dela durante uma tempestade. Se aquela rocha pudesse falar, que histórias trágicas poderia ela contar! Histórias de milhares de tempestades terríveis e de centenas de milhares de vezes em que o mar

furioso se precipitou por todos os seus lados. Histórias de como centenas de navios sobrecarregados, com um único ricochete ao ser atingido por uma tempestade, foram destruídos e despedaçados de súbito. Histórias de pobres marinheiros sobressaltados, desavisados e despreparados, engolidos ao pé da rocha. Histórias tristes e trágicas que só conheceremos na íntegra na ressurreição dos mortos! E ainda assim, a rocha permanece inabalável e inamovível desde o dia em que o Criador a fez.

Depois de uma viagem bem-sucedida, ancoramos no rio Weser, cerca de 48 quilômetros abaixo de Bremen. O inverno começou antes mesmo de descarregarmos toda a carga, de modo que fomos obrigados a ficar ali até a primavera. O fechamento daqueles rios frequentemente ocorre em uma noite, e um longo inverno se inicia. É incrível observar como o gelo aumenta tão rapidamente num curto período de seis horas de maré cheia, chegando até mesmo de quatro metros e meio a seis metros de espessura ao longo das margens. Até aquele momento ainda não tínhamos visto nenhum gelo. O dia estava agradável: o vento havia mudado para o leste com um claro por do sol. O nosso capitão e o timoneiro subiram a bordo para ancorar o navio e posicioná-lo entre dois desembarcadores especiais que se estendem perpendicularmente de uma barragem construída à margem do rio até as águas profundas. O propósito dessa estrutura era criar um canal aonde se poderia jogar gelo esmiuçado e retirado das embarcações que ali se abrigavam.

Os nativos haviam previsto que o rio estaria coberto de gelo antes do amanhecer. Algumas horas após escurecer, o gelo começou a se formar e aumentar tão rápido que, mesmo com o forte vento enchendo as nossas velas e todos os homens no molinete tentando enrolar a amarra da âncora – que estava fincada junto ao cais principal –, não conseguíamos aproximar o navio da margem, na tentativa de fugirmos do gelo avassalador e da força da maré alta. Pela manhã, ao nascer do sol, pareceu-nos aconselhável cortar a corda do molinete e prensar o navio horizontalmente entre os ancoradouros para que não ficasse solto e à mercê da ação do gelo, e para nos proteger de uma inevitável destruição. Mas felizmente o navio tomou o rumo certo, e, dentro de alguns minutos, graças à ação propulsora da maré e do gelo, foi conduzido entre os ancoradouros até a margem do rio

ao longo da barragem. Esses “diques” são aterros erguidos para evitar que as águas do mar inundem as terras baixas. Uma extremidade das nossas cordas foi imediatamente levada até as campinas e amarrada à madeira submersa, a fim de nos manter livres do gelo no fluxo e refluxo da maré. A esta altura julgamos que o gelo acumulado durante a noite já estava a seis metros de altura em nosso interior, na margem. O navio foi bem danificado pelo gelo durante o inverno. Depois de fazermos de maneira completa os reparos necessários, voltamos para Alexandria no verão de 1816.

Viajei outra vez de Alexandria para Boston, em Massachusetts, como imediato do navio *Criterion*. De lá, carregamos o navio e navegamos para Baltimore, onde descarregamos a nossa carga, fizemos outro carregamento e zarpamos para Nova Orleans, em janeiro de 1817. Foi nesse mês que começou um dos invernos mais rigorosos jamais visto em anos. Relatarei agora uma das circunstâncias que vivi para provar esse fato.

Um navio da Europa, com um carregamento de passageiros, ancorou na Baía de Chesapeake, cerca de 65 quilômetros abaixo de Baltimore. Os passageiros viajaram no gelo até o porto e cidade de Anápolis, a mais ou menos três quilômetros de distância. Eu estava na cidade de Anápolis nessa época, me esforçando para encontrar cordas e âncoras para aliviar o *Criterion* da situação perigosa em que ele se encontrava, como contarei posteriormente.

Ao sairmos do porto e velejarmos rio abaixo durante a tarde, percebemos que o gelo se formava tão rapidamente ao redor do nosso navio que corríamos perigo de sermos seriamente prejudicados. Assim que alcançamos a foz ou a entrada do rio, o timoneiro deu ordens para prepararmos para ancorar ali e ficarmos até o amanhecer. O capitão e eu não concordamos e tentamos persuadi-lo a continuar a toda marcha até que o navio estivesse fora da área de gelo. No entanto, ele pensava o contrário e decidiu ancorar ali mesmo, na Baía de Chesapeake, na desembocadura do rio Patapsco, a uns 25 quilômetros abaixo de Baltimore. A maré estava tão baixa que o navio encalhou no banco de areia. Nessa situação, tínhamos que tirar o navio daquele encalhamento, pois, caso contrário, o gelo ficaria cortando o casco do nosso navio até a maré subir. Trabalhamos todos arduamente desde o início da manhã, fixando nossas âncoras em terra firme.

A essas âncoras foram atados cabos estendidos até o navio e tentávamos içar o navio para fora do banco de areia e livrá-lo da ação do gelo. A maré, contudo, começou a subir; e quando ela chegou ao máximo, concluímos que poderíamos navegar sobre o banco de areia, mas precisávamos trazer de volta nossas âncoras. Enquanto eu e outros colegas puxávamos uma delas, com a ajuda de um longo bote, a maré abaixou e o gelo começou a nos comprimir com tanta força que fomos obrigados a deixar a âncora e voltarmos em direção à embarcação. Ao nos aproximarmos a sota-vento e estarmos para colocar as nossas mãos no navio, o gelo de repente se soltou de onde estivera preso por alguns instantes a barlavento, e nos levou para longe da embarcação, para uma estreita área de água limpa, formada pelo desprendimento do gelo contra o lado do navio, passando pela proa e popa. Quando conseguimos pegar os nossos remos para remarmos rumo ao navio, já havíamos desviado vários metros a sota-vento; e a área de água limpa se estreitou tanto que os remos passavam por cima do gelo, sendo agora inúteis. Então, lançamos mão da extremidade solta do gelo para içarmos o navio, mas o gelo partiu-se tão rapidamente em nossas mãos que não conseguimos segurar o navio. O capitão e o piloto estavam fazendo o que podiam, jogando remos e vários objetos flutuantes, cordas, em nossa direção, mas éramos levados pela correnteza com a mesma rapidez que as coisas que eles jogavam. Assim, em poucos instantes, estávamos completamente cercados em uma imensidão de gelo que nos afastava da nossa embarcação, para baixo da Baía de Chesapeake, na mesma velocidade da maré baixa, e corríamos o risco de sermos levado por um forte vento do noroeste.

Todos nós naquele barco estávamos vestidos com roupas finas de trabalho, e com pouco espaço para nos movimentar e impedir nosso congelamento. Já estávamos naquele bote desde as 2 horas da tarde. Ao por do sol, olhamos para todos os lados para descobrirmos como poderíamos nos movimentar e nos direcionar, caso o mar quebrasse o gelo que nos confinava. Julgamos que estávamos a uma distância de 20 ou 25 quilômetros até a nossa embarcação, à medida que ela se desvanecia da nossa vista. A costa distante a sota-vento parecia inacessível devido ao gelo. A perspectiva de nos livrarmos até o dia seguinte nos parecia impossível, mesmo se qualquer um de nós conseguisse sobreviver à noite fria e penosa

que estava diante de nós. Algumas luzes espalhadas na direção do vento pela costa ocidental de Maryland, a uns 11 ou 12 quilômetros de distância, ainda nos deram um raio de esperança, embora estivessem, naquele momento, inacessíveis. Mais ou menos às 9 horas da noite, o gelo começou a se romper exatamente onde estávamos, e rapidamente ficamos livres e em mar aberto. Remamos contra o vento em direção a uma das luzes acima mencionadas, e em algumas horas as luzes da costa se apagaram.

Após seis horas de remadas incessantes contra o vento e o mar, o bote atingiu o fundo, a cerca de 200 metros da costa. Pouco após deixarmos o bote, devido ao pesado acúmulo de gelo criado pelo impacto da água do mar no barco, tanto por dentro quanto por fora, ele logo se encheu de água e congelou, ficando o contorno de sua borda coberto de gelo.

O segundo imediato passou com dificuldade por entre o gelo e a água, e foi até a margem procurar por uma casa, enquanto nos preparávamos para amarrar o bote. Quando ele voltou, nos trouxe boas notícias: não muito longe dali havia uma casa, e a família estava fazendo uma fogueira para nós. Já era três da manhã e havíamos passado mais ou menos treze horas no bote, quase sem pararmos de trabalhar e nos mexer, na tentativa de evitar que morrêssemos congelados (com exceção dos últimos 15 ou 20 minutos).

Ordenei que todos saíssem do bote. A dor ao entrarmos na água, que estava com a profundidade de aproximadamente um metro, foi indescritível quando o estado gélido no interior do nosso corpo aflorou à superfície da pele. Gritei outra vez para que saíssem do bote. De repente vi que “Tom”, meu padrinho, estava de um lado do bote em um sono tão profundo, ou morrendo devido à rigidez do frio, que não consegui acordá-lo. Eu o puxei para fora do bote, na água, mantendo a cabeça dele levantada, até que ele gritou:

– Onde estou? – e se agarrou ao bote.

Vi que ainda havia outro no bote.

– Stone! Por que você não sai do bote?

– Eu vou sair! Assim que tirar meus sapatos e meias.

Ele tinha ficado tão desorientado que não percebeu que seus pés – bem como os de nós todos – haviam ficado imersos na água e no gelo a

noite toda. Nós o tiramos do bote e fomos andando todos juntos. Quando conseguimos abrir caminho por entre o gelo recém-formado e chegamos até a praia, estávamos tão entorpecidos que não fomos capazes de escalar o rochedo. Instruí os marinheiros a seguir pela praia até chegaram à primeira fenda, e eu viria com Stone assim que conseguisse colocar nele seus sapatos.

Ao entrar na casa, vi uma lareira bem grande e meus colegas com os pés próximos ao fogo, contorcendo-se em agonia por causa dos membros inchados e a dor pungente. Pedi que se afastassem do fogo. Graças à providência divina estávamos todos, finalmente, num lugar seguro; e fiquei aliviado da ansiedade e expectativa que quase me haviam dominado. Retirei-me para o canto oposto daquele cômodo e caí de tão exausto. Assim que o gentil anfitrião e sua esposa me acudiram, eu saí da casa, apesar de me sentir ainda fraco, e fiquei no lado de fora onde havia neve profunda. Parecia-me que ali dentro seria quase impossível sobreviver à dor excruciante que torturava todo o meu corpo, especialmente a minha cabeça; dor esta causada pela baixa temperatura em que meu corpo estava. Assim, o Senhor me livrou e me salvou. Louvado seja o Seu Nome.

Por manter-me afastado do fogo até que minha temperatura gélida voltasse ao normal, eu fui o único que escapei da condição de ter membros continuamente dormentes e doença prolongada. Muitos anos depois disso me encontrei com o Tom, na América do Sul. Ele me disse o quanto sofrera, e ainda sofria, desde aquela noite perigosa.

O capitão Merica e sua esposa (pois este era o nome de família de nossos gentis amigos) nos proporcionaram uma refeição quente, e nos receberam bondosamente em sua casa e à sua mesa. Depois do nascer do sol, pudemos ver, com a ajuda de um binóculo, o *Criterion* flutuando, sendo levado à deriva no gelo em nossa direção. O *Criterion* mostrava, a meio mastro, uma bandeira com sinal de perigo. Entretanto, nenhum ser humano podia se aproximar do navio enquanto ele estivesse no gelo flutuante. Achamos que os nossos companheiros *no Criterion* estavam afundando, pois o gelo havia perfurado o casco antes de nos separarmos deles. Assim que o *Criterion* chegou a seis quilômetros da costa de onde estávamos, pudemos ver o capitão e o timoneiro andando no convés, vigiando para ver qual seria o destino deles. Em cima do rochedo, levantamos uma bandeira

para eles, mas aparentemente não a notaram. Vimos que o *Criterion* estava inclinado para estibordo, deixando os buracos feitos pelo gelo a bombordo para fora da água. Antes do cair da noite, o navio passou por nós mais uma vez à deriva na parte superior da baía, com a maré alta. E assim continuou por mais dois dias, até que uma violenta tempestade de neve do nordeste o conduziu ao seu destino final, deixando-o preso.

Quando a tempestade por fim diminuiu, utilizamos um binóculo para vermos o *Criterion*. Ele estava parado no Love Point, no lado leste da Baía de Chesapeake, a uns 20 quilômetros de distância. Como não havia nenhuma forma de nos comunicarmos com os nossos companheiros sofredores, a não ser por meio de Baltimore, e de lá rodear a parte superior da baía, atravessando o Susquehanna, decidi ir até Baltimore e informar os consignatários e expedidores da situação do navio. O capitão Merica me disse que o percurso seria de cerca de 48 quilômetros, e boa parte desse percurso em meio ao bosque e por estradas ruins, principalmente naquela ocasião, pois a neve estava com mais ou menos um metro de profundidade. Ele disse:

– Se você decidir ir, lhe emprestarei meu cavalo.

– E eu lhe empresto um dólar para as possíveis despesas – completou a esposa do capitão.

Depois de uma cansativa viagem desde a manhã até por volta das nove da noite, cheguei a Baltimore. Os consignatários me providenciaram dinheiro para pagar pelas nossas refeições no litoral, por tanto tempo quanto precisássemos ficar, e me autorizaram a pedir que os mercadores em Anápolis nos fornecessem cordas e âncoras, se precisássemos delas, a fim de colocarmos o *Criterion* de volta ao mar.

Cerca de duas semanas depois de termos nos separado do *Criterion*, o clima tornou-se mais ameno e moderado, e o gelo à deriva já começava a se partir. O capitão Merica, juntamente com alguns dos seus escravos, nos ajudou a tirar o nosso bote do gelo e a reparar os estragos. Com a nossa tripulação um tanto já recuperada, e mais dois escravos fortes do capitão Merica, empurramos o nosso bote até que ele atingiu águas profundas. Em seguida, subimos nele, e, com os nossos remos e uma vela emprestada, seguimos através do gelo quebrado em direção ao *Criterion*. Quando nos aproximamos do navio, percebemos que ele estava inclinado

para a costa, e uma forte corrente estava nos levando para além do navio, rumo a um lugar perigoso, a menos que pudéssemos pegar uma corda para nos segurarmos. Gritamos, mas ninguém respondeu. Ordenei aos homens que gritassem o mais alto que pudessem até serem ouvidos. Dois escravos, com medo de ficarmos presos no gelo, soaram um ruído tão medonho que o cozinheiro colocou a cabeça na parte superior do navio e desapareceu imediatamente. Ao passarmos pela proa do *Criterion*, conseguimos pegar uma corda pendurada, que nos manteve em segurança. O capitão e o timoneiro vieram correndo em nossa direção, consternados, quando pulei no convés do navio para encontrá-los.

– Ora, ora – disse o capitão Coffin enquanto dávamos um aperto de mão. – De onde vens, Sr. Bates?

– Da costa ocidental de Maryland – respondi.

– Vejam só! Tinha certeza de que todos vocês estavam no fundo da Baía de Chesapeake. Fizemos seu funeral naquela noite em que vocês sumiram de nossa vista, nem imaginando que vocês pudessem sobreviver até o amanhecer!

As cordas do *Criterion* haviam se partido, e a âncora fora perdida na violenta tempestade que o levou para a costa. A carga ainda estava intacta. O capitão e o timoneiro consentiram que eu voltasse a fazer parte da tripulação e retornássemos para procurarmos cordas e âncoras na cidade de Anápolis. E foi isso que fizemos. Entretanto, fomos impedidos de retornar por vários dias em virtude de outra tempestade avassaladora que deixou o *Criterion* com um rombo e cheio de água, fazendo com que as pessoas a bordo abandonassem o navio a tempo de se salvarem.

Durante o inverno, conseguimos salvar quase toda a carga do navio, que estava em estado danificado. Fizemos isso com a ajuda de uma equipe de escravos contratados, já que os nossos marinheiros estavam doentes. Os homens designados para analisar o estado do *Criterion* julgaram que havia 170 toneladas de gelo em seu casco e cordame, formadas pela arremetida das águas do mar sobre o navio, bem como pelo congelamento. Depois de desmontá-lo na primavera, vendemos o *Criterion* por *vinte dólares!*

Voltei para Baltimore e comecei outra viagem, mas agora como imediato-chefe de um navio de dois mastros chamado *Frances F. Johnson*, de Baltimore, rumo à América do Sul. A tripulação era toda negra, pela escolha peculiar do capitão. Lamentei muitas vezes por sermos os únicos brancos a bordo, pois, às vezes, éramos colocados em circunstâncias inusitadas por sermos a minoria.

Com exceção de alguns itens secos, descarregamos a carga no Maranhão e no Pará – este último lugar a cerca de 160 quilômetros acima da foz do rio Amazonas, sendo a foz do rio na linha do equador. Do Pará, levamos outro carregamento de volta para Baltimore. Na viagem de volta para casa, paramos na ilha francesa de Martinica. Atracamos na costa e ficamos por lá alguns dias em meio aos outros navios. O oficial da marinha surpreendentemente ordenou que o capitão e eu subíssemos a bordo do nosso navio, e nos repreendeu por não termos cumprido com algo insignificante relacionado às ordens dadas por ele; e por causa disso, ordenou-nos que partíssemos na manhã seguinte. Consideramos aquela uma mísera e severa atitude, e sem precedentes; porém, obedecemos assim mesmo. Mal havíamos partido da ilha francesa de Martinica, quando um furacão terrível começou – comum nas Índias Ocidentais por volta do equinócio de outono –, devastando várias embarcações e marinheiros. Em algumas horas, cerca de 100 barcos foram despedaçados e afundaram com as tripulações em seus ancoradouros, e outros empurrados para o mar numa condição desesperante. Apenas dois navios ficaram a salvo no porto!

Foi com muita dificuldade que conseguimos sair da ilha durante o dia por causa da mudança repentina do vento, que agora soprava desordenadamente por todos os quadrantes da bússola. Estávamos bem convencidos de que uma tempestade violenta estava às portas, e fizemos as preparações que julgávamos necessárias para enfrentá-la. Felizmente, escapamos da parte mais violenta da tempestade e quase não sofremos danos, chegando com segurança a São Domingo. Uma corveta da cidade de Nova Iorque chegou a São Domingo poucos dias depois de nós; e o capitão dessa embarcação falou a respeito da tempestade e do desastre em Martinica que acabei de contar. Ele disse:

– Chegamos a certa distância do porto de Martinica no início do furacão. Quando vimos que estávamos à mercê da tempestade, na escuridão da noite, nós, na esperança de ficarmos presos ao navio, nos amarramos firmemente às hastes de metal ao redor do convés do barco, que estava todo inclinado, a ponto de ficar de cabeça para baixo. Nesse momento, o barco foi furiosamente levado pelo vento, nos deixando para trás. Não tínhamos nenhuma ideia de quando, como ou para onde ele tinha ido.

O milagre deles foi que sobreviveram à tempestade. Mas o mais maravilhoso, no nosso caso, foi que fomos levados daquele lugar, enquanto cuidávamos dos nossos legítimos afazeres, de uma maneira inesperada e sem precedentes. Apenas os olhos oniscientes de Jeová podiam prever a terrível destruição que estava por vir em algumas horas sobre aqueles que haviam ficado para trás. Certamente, mediante Sua misericórdia salvadora e cuidado providencial, fomos impelidos para longe da costa bem a tempo de ainda sermos contados entre os vivos.

“Deus opera de maneiras misteriosas.
Maravilhas Ele faz”.

Ali em São Domingo, o capitão Sylvester me deu o comando do *F. F. Johnson* para que eu prosseguisse com a carga de volta para casa, em Baltimore. Ele ficou em São Domingo para se livrar do restante da carga externa. Na hora de viajar, fiquei doente, e, temendo que pudesse ser febre amarela, trouxe minha cama para o tombadilho superior e permaneci exposto ao ar livre, dia e noite, e logo fiquei curado. No início de janeiro de 1818, chegamos a Baltimore com segurança. De lá, voltei para a casa dos meus pais em Fairhaven, Massachusetts, depois de ficar ausente por mais ou menos dois anos e meio. No dia 15 de fevereiro de 1818, me casei com a senhorita Prudence M., filha do capitão Obede Nye.

Seis semanas depois, embarquei em mais uma viagem, como imediato do navio *Frances*, de New Bedford, cujo capitão era o Sr. Hitch. Seguimos para Baltimore, Maryland, onde pegamos um carregamento de tabaco para levarmos à Bremen, na Europa. De lá seguimos para Gotenberg, na Suécia, onde pegamos um carregamento de barras de ferro e voltamos para New Bedford, Massachusetts.

Vou aqui relatar um incidente que ocorreu em nossa viagem de Bremen para Gottenberg a fim de mostrar como as pessoas, às vezes, fazem coisas durante o sono.

Estávamos passando por um lugar chamado de “Scaw”, acima do Cattegat, um lugar não muito seguro durante um vendaval, em companhia de um grande comboio de navios mercantes britânicos com destino ao Mar Báltico. O capitão Hitch permaneceu no convés (algo incomum para ele) até meia-noite, momento da troca dos vigias de bombordo. A noite estava excepcionalmente iluminada, agradável e clara, com uma brisa gostosa soprando por todos os lados, e todo o comboio seguindo à diante em ordem normal. O capitão Hitch me pediu que eu seguisse determinado navio grande e cuidasse para que ficássemos o mais próximo possível de sua popa; e disse que, se víssemos esse navio em alguma dificuldade, poderíamos alterar o nosso curso a tempo de evitarmos o mesmo problema. Antes que as minhas quatro horas de guarda tivessem chegado ao fim, o capitão veio até o corredor e disse:

– Sr. Bates, o que pensa que está fazendo, deixando as velas nessa posição? Enrole as velas! Onde é que está aquele navio?

– Lá, senhor! – respondi. – À mesma distância que estava quando o senhor desceu para repousar!

Vi que os olhos dele estavam arregalados, mas não acreditei que ele estivesse em seu juízo perfeito por causa da maneira categórica como falou comigo. Então eu disse:

– Capitão Hitch, você está dormindo!

– Dormindo! – disse ele em contrapartida. – Nunca estive mais acordado em toda minha vida. Enrole as velas!

Senti-me insultado com aquele tratamento arbitrário incomum e sem a menor razão aparente. Então gritei a plenos pulmões:

– Todos a postos! Todos rizando as velas!

Meu grito acordou o capitão, que perguntou:

– Qual é o problema?

– Você veio dando ordens para enrolarmos as velas!

– Eu fiz isso mesmo? Não sabia. Peça que parem o que estão fazendo. Vou descer outra vez.

Como o capitão Hitch era coproprietário do navio, e com a perspectiva de ganhar alguns milhares de dólares com um carregamento de ferro, ele carregou o navio ao extremo, mas não pareceu prever qualquer perigo em especial até que nos deparamos com uma tempestade de neve ao entrarmos no Mar do Norte. Aquela tempestade nos fez ir para o norte e nos aproximou do *Rockal* num momento de grande tempestade, o que deixou a tripulação muito ansiosa e temerosa, até que nos convencemos de que estávamos fora de todo e qualquer perigo.

CAPÍTULO 9

Racionamento de água. Lançando a carga no mar. Racionamento de mantimentos. Uma tempestade monstruosa. A Corrente do Golfo. O marisco morto e o furacão impetuoso. Agonia silenciosa. Chafurdando entre os mares. Uma coincidência singular com relação à oração. Mais a respeito do vendaval. O vazamento aumenta. Provisão de mantimentos e água potável. A reunião. Rumando às Índias Ocidentais. O relatório sobre a viagem. Chegada segura às Índias Ocidentais.

O nosso pesado carregamento de ferro, bem como a nossa luta para prevalecermos contra os vendavais do ocidente fizeram com que o nosso navio trabalhasse tanto que começou a ter um largo vazamento. Colocamos umas 20 toneladas de ferro no tombadilho superior, o que diminuiu um pouco o trabalho do navio, mas ainda assim os ventos prevaleciam. Conseguimos progredir rumo ao oeste, porém lentamente. Por fim, o capitão Hitch falou:

– Precisamos racionar a água – e perguntou com quanto eu achava que deveríamos começar.

– Dois litros por dia – respondi.

– Dois litros por dia! – ele disse. – Eu nunca bebi dois litros de água por dia na minha vida. Bebo dois copos de café pela manhã e duas xícaras de chá à noite; e uns dois ou três copos de alguma bebida alcoólica quente durante o dia. Tudo o que bebo é mais ou menos isso! (Até então as sociedades de temperança não eram conhecidas). – Viajo pelo mar há mais de 30 anos e nunca me colocaram num regime de racionamento.

Eu não havia tido essa sorte: já tinha passado 5 anos em racionamento de comida e havia ficado vários meses com pouca água.

– A própria ideia de estar em racionamento de água aumentará a sua vontade de beber mais água – falei ao capitão.

Apesar de não saber o que eu estava falando, ele disse:

– Vamos esperar mais um pouco, pois eu não acredito que já tenha alguma vez bebido dois litros de água por dia.

Como o navio não progredia e o vazamento aumentava, o capitão Hitch disse:

– Amanhã é seu dia de guarda. Acho melhor você começar a controlar a quantidade de água e fechar os barris de água.

– Muito bem, senhor! – eu disse. – Mas quanto devo medir para cada homem?

– Bem, comece com dois litros!

E assim foi feito, e o capitão levou para a cabine os seus dois litros de água. Às 7 horas da noite eu andava pelo convés, e, como a escotilha da popa estava aberta, ouvi o capitão Hitch dizer no escuro um forte sussurro:

– Lem! Você tem água? – Lemuel T. era sobrinho do capitão e fornecia as refeições na proa.

– Sim, senhor!

– Me dê uma água, por favor!

Instantes depois, ouvi o capitão beber num só fôlego a água do frasco do sobrinho como se estivesse com muita sede, e o surpreendente era que mal tinham passado 12 horas desde que medimos a cota de água do capitão. Na mesa de café da manhã no dia seguinte, perguntei:

– Capitão Hitch, como você se virou com a água ontem à noite? Foi o suficiente?

Ele sorriu e reconheceu que ele estava equivocado.

– A ideia de estar em racionamento, como você havia dito, faz a pessoa sentir sede. Nunca passei por isso antes.

Depois de enfrentarmos outro forte vendaval, o capitão Hitch ficou bem preocupado, temendo que o *Frances* estivesse carregado demais para conseguir cruzar o Atlântico em segurança. Diante das circunstâncias, realizamos uma reunião com a tripulação e decidimos aliviar o peso do navio nos desfazendo de parte da carga, ou seja, lançaríamos as 20 toneladas de ferro no mar. Em poucas horas a missão estava cumprida, e

as longas barras de ferro foram deslizando rapidamente para o seu lugar de descanso, a mais de oito quilômetros abaixo de nós, num lugar chamado pelos marinheiros de “*Davy Jones’s Locker*” (O Baú de Davy Jones) – uma expressão idiomática usada pelos marinheiros para se referir ao fundo do mar.

Mais 20 toneladas foram levadas para o convés. Aquele ato aliviou perceptivelmente o navio, possibilitando que progredisse com mais sucesso. No entanto, o capitão ainda estava com medo de continuar a viagem com todas as velas em plena operação, temendo que o vazamento do navio aumentasse e levasse todos nós para o fundo do oceano.

Como os nossos suprimentos foram ficando escassos, definimos uma quantidade fixa de bife e pão, pois o nosso pequeno depósito estava se esgotando. Todos começamos a ficar ansiosos para chegarmos logo ao nosso porto de destino. Às vezes, quando o capitão estava dormindo, nos aventurávamos a estender um pouco mais as velas a fim de ganharmos mais velocidade.

Após uma tempestade vinda do oeste, o vento virou para o leste durante a noite. A fim de aproveitarmos aquele vento favorável, quando foi feita a troca de guarda pela manhã, subimos todas as velas que estavam encurtadas para aproveitarmos a brisa que soprava, a fim de ganharmos velocidade, apesar de o mar estar um tanto bravo. O capitão Hitch veio então ao convés, observou a situação por alguns instantes e disse:

– Sr. Bates, é melhor você guardar a vela do mastro principal. E também as velas inferiores de suporte. Agora iremos dobrar e encurtar uma das velas de joanete.

Ele concluiu que, feito isso, o navio viajaria com muito mais facilidade e mais velocidade.

Por fim, os ventos nos favoreceram e estávamos fazendo um rápido progresso. Nos últimos três dias, o vento vinha aumentando do sudeste, e, de acordo com os nossos cálculos, se continuasse assim, deveríamos chegar à New Bedford dentro de três dias, contabilizando 70 dias em alto-mar desde que partimos de Gottenberg. Porém, nos decepcionamos, pois no terceiro dia, à meia-noite, a ventania chegou a um nível assustador. Os elementos em fúria pareciam desafiar cada criatura viva que se movia sobre

a superfície do mar. Em todos os meus anos de experiência como marineiro, eu nunca testemunhara sinais tão prodigiosos de uma tão terrível e devastadora tempestade nos céus. O mar havia subido a uma altura tão terrível que, às vezes, tínhamos a impressão de que ele se precipitaria sobre nossos mastros antes que o carregado navio tivesse tempo de subir e receber o impacto da crista das gigantescas e espumejantes ondas. A impressão que dava era que o furioso vento uivante acima do mar arrancaria cada nó das velas e nos lançaria impetuosamente de ponta-cabeça no abismo abaixo. As únicas velas que ousamos exibir eram a vela da gávea grande e a de traquete, todas encurtadas. Precisávamos de mais que isso a fim de acelerarmos o navio para fugirmos do mar espumante, mas temíamos que as rajadas pesadas de vento arrancassem as cordas das velas e nos deixassem à mercê do poder do mar para sermos engolidos juntamente com o nosso carregamento de ferro e esquecidos no fundo do mar.

Ordenamos os vigias que estavam descendo a não se despir de suas vestimentas, mas que deveriam estar prontos para qualquer aviso inesperado. Percebemos que estávamos na extremidade leste da Corrente do Golfo: um dos lugares mais temidos por causa das contínuas tempestades no litoral americano ou em qualquer outro litoral no mundo. Cumpríamos atravessá-lo em algum lugar se quiséssemos chegar ao nosso destino.

Entrei na cabine por um momento para informar o capitão Hitch da crescente tempestade. Ele não estava disposto a vê-la, mas disse:

– Sr. Bates, mantenha o navio paralisado diante do mar!

Aquela era a nossa única esperança. Pouco tempo antes, a cana do leme havia quebrado a mais ou menos um metro da cabeça do leme, devido a uma onda violenta que nos atacou na proa. Havíamos emendado o leme, e agora, eram necessários quatro homens experientes para driblar habilmente, com cordas e roldanas, a situação de emergência e dirigir o leme do navio diante das águas colossais e espumantes. Nosso contínuo trabalho era mais ou menos assim:

– Virem o leme a estibordo!

– A estibordo então, senhor – era a resposta.

– Fiquem firmes, aí vem outra onda gigantesca!

– Estamos firmes – era a resposta. – Para onde direcionamos o navio agora?

– Para noroeste – era a resposta. – Firme, mantenham a proa nessa direção. Muito bem!

Se o navio não tivesse obedecido ao leme como fez, parece que o terrível mar teria invadido impetuosamente nossas cabines e varrido todos nós para dentro dele.

– Virem o leme a bombordo! Aí vai mais uma onda a bombordo! Firmes agora! O mar vai atingir nossa popa em cheio.

Ao amanhecer, a chuva caiu de forma tão torrencial que mal conseguíamos ver a forma das ondas, exceto quando se precipitavam contra nós. A chuva era o prenúncio ameaçador de uma variação climática ainda mais terrível – se isso fosse possível – do que a situação em que nos encontrávamos. Minha pouca experiência já tinha me ensinado que a Corrente do Golfo¹ era mais perigosa aos navegantes por causa disso do que qualquer outra parte navegável do mar.

Sem nenhum aviso, o vento nos atacou no quadrante oposto entre as 7 e 8 horas da manhã, e as velas foram jogadas contra o mastro. O grito unânime foi:

- O navio está de ré!
- Vire o leme a bombordo!
- Depressa! Depressa!

Subi uns nove metros ao mastro principal com tanta rapidez que me parecia haver pisado no convés não mais do que duas vezes. Che-

¹ A Corrente do Golfo é causada por um grande corpo de água que sai do Golfo do México, fluindo para o nordeste do ponto sudeste da costa da Flórida. Em alguns lugares, ela passa bem próxima a terra, tornando-se maior à medida que avança pela nossa costa do norte, onde se ramifica em direção às margens de Terra Nova. Ali a Corrente do Golfo às vezes chega a várias centenas de quilômetros de largura, diminuindo e aumentando conforme influenciada pelos fortes ventos. Às vezes essa corrente varre a nossa costa sul à velocidade de quase 5 km/h. Ao deixarem a costa dos Estados Unidos ou se aproximarem dela, os marinheiros sempre encontram a água muito mais quente nessa corrente do que nas duas costas americanas. Por causa dessa corrente, eles também se deparam com condições climáticas instáveis e tempestuosas que não se encontram em nenhum outro lugar.

gando lá, desenrolei das cravelhas os braços de traquetes que estavam amarrados. Então gritei:

– Todos no convés agora!

Descendo do topo das ondas, o navio obedeceu ao leme; a proa virou para o nordeste. A vela de traquete encheu-se novamente de ar. Se não fosse isso, inevitavelmente teríamos sucumbido com a popa para frente, devido à demasiada impetuosidade da onda seguinte. O vento soprou furiosamente do oeste por alguns instantes, e então, de repente, foi se extinguindo até nos deixar em uma calmaria.

– Virem rapidamente o leme a estibordo!

– Um de vocês, chame o capitão!

– Bolinem a vela da gávea grande. Levantem a vela de traquete! Todos no topo do mastro agora, e enrolem a vela grande da gávea. Depressa homens! Amarrem-na à verga o mais rápido possível!

O navio estava agora *incontrolável*. O mar, conforme descrevi acima, estava do lado a sota-vento, e parecia que iria ou atingir nossos mastros ou viraria nosso casco para cima a barlavento. Ao sair da cabine e observar a nossa situação, o capitão gritou:

– Oh, chegou a hora de minha morte! – e ficou um tempo em silêncio.

O navio agora se contorcia e distorcia, como uma pessoa em completa agonia. A forma como o navio se retorcia de uma maneira tão violenta e ruidosa tornou difícil que os homens chegassem ao topo do mastro. Antes que conseguissem alcançar a vela da gávea, o vento, vindo do sudoeste, nos atingiu como um tornado. Isso era o que temíamos, e a razão de corrermos para salvarmos as velas de capa, se fosse possível. Levou algum tempo para que os homens conseguissem amarrar as velas. Feito isso, o navio deu um solavanco e toda a tripulação se aglomerou no tombadilho superior, com exceção de Lemuel T. e George H., o sobrinho e o filho do capitão (e mais um passageiro), que, por ordens dele mesmo, foram amarrados no compartimento inferior com medo de serem varridos do convés para o mar. O capitão disse:

– Cozinheiro, você pode orar conosco?

O cozinheiro se ajoelhou onde podia se segurar, e o restante de nós se manteve em pé. Assim, o cozinheiro orou com muito fervor, pedindo que Deus nos protegesse e nos salvasse da terrível e feroz tempestade. Aquela foi a primeira oração que ouvi durante uma tempestade em alto-mar. Mesmo sendo pecadores como éramos, acredito que Aquele, cujo ouvido não está fechado para o grito dos marinheiros angustiados, lembrou-se da nossa oração; pois as Escrituras testificam em Salmos 107:25-28: “Pois Ele falou e fez levantar o vento tempestuoso, que elevou as ondas do mar. Subiram até aos céus, desceram até aos abismos; no meio destas angústias, desfalecia-lhes a alma. Andaram, e cambalearam como ébrios, e perderam todo tino. Então, na sua angústia, clamaram ao Senhor, e Ele os livrou das suas tribulações”.

Parecia que estávamos exatamente na situação narrada pelo salmista. Depois de termos feito tudo o que podíamos para nos salvar da fúria dos elementos na noite anterior, até que o navio ficasse incontrolável, as velas fossem amarradas e o leme amarrado a sota-vento, já havíamos perdido “todo tino”, e só nos restava orar ao Senhor e clamar por Sua ajuda. Estávamos nos segurando no cordame no tombadilho superior em completo silêncio e profunda contemplação, aguardando para ver como terminaria o nosso caso. O capitão Hitch indubitavelmente sentiu que havia negligenciado o seu dever ao deixar de nos confiar às mãos de Deus diariamente durante a nossa longa viagem; e agora, naquele momento de angústia, sem sabermos o que fazer, a confiança lhe faltou.

Ele e o cozinheiro eram os únicos religiosos professos a bordo. Ambos eram da Igreja Batista conservadora de New Bedford, Massachusetts. O cozinheiro era o único negro a bordo. Eu sempre acreditei que o Senhor ouviu de modo especial a oração dele. Durante toda a viagem, ouvi o capitão orar apenas uma única vez. Eu havia ficado quase exausto de labutar ao extremo em algumas tempestades já mencionadas aqui, e eu estava perdendo duas horas da minha guarda noturna a fim de descansar, quando ouvi o capitão Hitch, em uma parte escura da cabine, orando ao Senhor, pedindo para que Ele restaurasse as minhas forças e a minha saúde. Ao dizer que o ouvi orar uma única vez, não tenho a intenção de

desrespeitá-lo, pois ele era um homem de coração bom, um cavalheiro, e sempre tratava seus oficiais e marinheiros com bondade e respeito.

Depois que o cozinheiro orou, eu me prendi ao cabo que sustentava o mastro de ré bem a barlavento a fim de observar a furiosa e impetuosa tempestade. O capitão estava logo atrás de mim; o segundo-imediato e toda a tripulação estavam todos enfileirados ao longo do tombadilho superior, a barlavento, aguardando em silêncio o nosso destino a ser decidido. O vento era tão incessante em sua fúria que lançava sobre nós a crista das ondas do beligerante mar, nos ensopando como uma chuva torrencial vinda das nuvens. O esforço da embarcação para manter-se flutuando parecia ser mais do que ela podia suportar. O que era de se admirar é que o navio ainda permanecesse firme por tanto tempo. Às vezes quando o navio descia o pico de algumas daquelas montanhas de água, com a lateral virada para outra parede de água, parecia que ele iria virar por completo ou descer com tanta impetuosidade que jamais tornaria a subir. Depois de algum tempo, o mar ao oeste tornou-se furioso, e os dois mares lutavam um contra o outro como se fossem inimigos, um tentando ser vitorioso sobre o outro. Estávamos em silêncio já há três horas, quando eu disse:

– O navio não vai mais suportar por muito tempo.

– Também acho – completou o capitão.

– Acho que nossa única esperança é soltarmos as asas do traquete e colocá-las entre esses dois mares, em sentido noroeste – eu disse.

– Vamos tentar isso então! – respondeu o capitão.

Logo o nosso bom e velho navio seguia seu curso por entre aquelas duas aterradoras montanhas de água, sendo severamente golpeado, primeiro à direita e depois à esquerda. E quando quase morríamos de medo de ele ser tragado, o navio tornava a emergir acima de toda aquela água, sacudindo-se, como se uma mão invisível o estivesse sustentando por baixo; e com suas *duas pequenas asas estendidas*, a ponto de romper-se devido ao vento furioso e uivante que as invadia, o navio parecia se mover para frente outra vez, com uma energia quase imortal. Assim o navio seguiu até a meia-noite por entre os mares agitados, tremulando, se retorcendo e vergando com o pesado carregamento de ferro e com as almas preciosas

que buscava preservar em resposta à oração do pobre marinheiro negro, a qual subira do convés superior, deixando para trás *o confuso furacão e a terrível tempestade*, rumo às mansões de paz do Governador dos Céus, da Terra e do mar.

Naquela ocasião, minha esposa foi visitar um dos nossos parentes a alguns quilômetros de casa, onde se encontrava um ministro metodista que viera fazer uma visita à família. O ministro lhe perguntou por que ela parecia tão calma. Ele ficara sabendo que o navio do seu esposo estava atrasado e que muito temor havia quanto à segurança da embarcação, principalmente naquele momento, já que havia uma tempestade violenta e impetuosa. O ministro disse:

– Quero orar pela tripulação daquele navio.

A oração dele foi tão fervorosa e causou uma impressão tão forte em minha esposa que ela tomou nota da hora em que ele orou. Quando cheguei à minha casa, examinamos as anotações do diário de bordo do navio, e constatamos que era de fato a mesma tempestade.

Por volta da meia-noite, como o vento havia virado para o norte e o oeste, e o furioso mar daquele quadrante se tornara extremamente perigoso, continuando a dominar e subjugar o mar do sudeste, que também estava enfurecido, achamos melhor, por segurança, mesmo indo contra o vento, direcionar o rumo do navio para o mar do sudeste, liberando ao máximo as velas dianteiras encurtadas para que o navio se afastasse do mar irregular e furioso que vinha em direção contrária do oeste. Portanto, durante quatro dias fomos levados adiante pelo furioso furacão do oeste a fim de nos salvarmos de uma situação que considerávamos muito mais perigosa, a saber, ficar com as velas encurtadas, expondo o navio àqueles mares opostos e irregulares que ameaçavam deixar a embarcação incontrolável e aos pedaços. Então tivemos que mudar o rumo para noroeste, pois nos deparamos com um vendaval violento do sudeste. Não demorou muito e nossas velas foram todas apertadas contra o mastro por um vento do noroeste. Em seguida, depois de alguns minutos, veio uma calmaria por 15 minutos, deixando o navio incontrolável.

Então, um furacão impetuoso veio do oeste-sudoeste, e, por um período de quatro dias, foi mudando de direção indo pelo norte rumo

ao leste. Nessa situação, nosso navio seguia uma rota para o nordeste por entre os mares em luta; mas depois dirigiu-se para o leste e sudeste, e em seguida para o sul e sudoeste. Dessa forma, em cerca de quatro dias, percorremos três pontos cardeais da bússola e nos encontrávamos centenas de quilômetros mais longe de casa do que no auge da tempestade. Aquela foi a tempestade mais fenomenal e exasperante que enfrentei em toda minha vida de marinheiro; tampouco cheguei a ler sobre algo parecido quanto à intensidade e duração. Mas o que nos deixou boquiabertos foi que o nosso bom e velho navio resistiu àquela grande provação. Entretanto, o vazamento do navio havia feito com que a bomba apresentasse em seu mostrador um número de 12 mil movimentos de sucção em 24 horas.

Outra vez, por unânime decisão, lançamos mais vinte toneladas do nosso carregamento de ferro dentro do mar. Tentamos nos direcionar para um porto do sul, mas os ventos de oeste continuaram a impedir o nosso progresso rumo ao oeste. O inverno agora havia acabado de começar. Nossas provisões de água e mantimentos estavam ficando tão escassas que estávamos a ponto de racionarmos a quantidade de provisões para cada marinheiro; enquanto isso, o trabalho constante nas bombas também diminuía as nossas forças.

Víamos alguns veleiros de vez em quando, mas estavam sempre a uma distância muito além do nosso alcance. Fizemos um esforço extra, tentando nos aproximar de um deles até ao anoitecer; e na tentativa de induzi-lo a se aproximar de nós, armamos um mastro na popa, amarramos nele um barril com alcatrão e ateamos fogo, a fim de fazê-los acreditar que havia um incêndio a bordo, para que viessem nos socorrer. Mas foi tudo em vão.

Pouco tempo depois, quando tudo parecia incerto, vimos uma embarcação vindo em nossa direção ao término de um vendaval, mais ou menos à meia-noite. A outra embarcação logo respondeu ao nosso sinal, levantando o lampião. Logo nos encontramos a uma distância onde um diálogo era possível:

- De onde vocês são? – perguntamos.
- Nova Iorque – foi a resposta.
- Para onde estão indo? – perguntamos outra vez.

- América do Sul.
- Podem nos fornecer algumas provisões de mantimentos?
- Claro que sim, o tanto que quiserem. Estamos cheios!
- Aproximem-se para que enviemos o nosso bote.
- Tudo bem!

O coração do capitão começou a bater descompassado quando iniciamos a descida do pequeno bote para buscarmos os mantimentos. Ele disse que as ondulações eram altas demais e que o bote afundaria. Disse ainda que não queria que eu fosse, pois perder alguns membros da tripulação àquela altura seria desanimador. Como poderia o navio ser salvo de sua condição de vazamento e naufrágio? Então lhe indaguei:

– Mas capitão Hitch, estamos quase sem nenhuma provisão de alimento, e agora temos a chance de nos abastecer.

Ainda assim ele se declarou indisposto a mandar que qualquer um tentasse ir. Então eu disse:

- Permita-me, então, chamar voluntários.

Ele continuou irredutível. Mas temendo perder a oportunidade, perguntei em alta voz:

- Quem, dentre vocês, será voluntário para ir comigo até o bote?
- Eu irei, senhor.
- Eu também irei.
- Eu também – disseram outros.
- Pronto, é o suficiente. Três bastam – eu disse.

Em poucos momentos nós já estávamos quase fora do campo de visão do nosso navio, rumando para a luz sinalizadora. Uma onda nos pegou, e a água encheu quase metade do bote. Dois de nós remavam e o outro tirava o excesso de água. Por fim, chegamos à embarcação. Por causa da agitação do mar, só conseguimos levar alguns barris de pão e farinha. Entreguei ao capitão uma ordem de pagamento para que acertasse o valor das provisões com nossos empregadores em New Bedford.

– Seu nome é Bates. Você tem algum parentesco com o Dr. Bates, de Barre, Massachusetts? – ele me perguntou.

– Sim. Ele é meu irmão.

– Vejam só. Ele mora perto da minha casa. Saí de lá algumas semanas atrás. Você quer mais um pouco de provisões?

– Não, senhor, só se o senhor nos rebocar até o lado a barlavento do nosso navio. Ficaríamos muito gratos.

E foi assim que aconteceu. Chegamos ao navio em segurança e logo estávamos com nosso suprimento de pão e farinha desembarcado em segurança no convés. O nosso bote foi guardado, e cada embarcação seguiu o seu destino. O capitão Hitch estava transbordando de alegria por termos retornado em segurança e pelas provisões que nos fariam chegar até o porto. Os ventos do oeste, no entanto, prevaleciam e o casco do navio estava coberto de algas e cracas, o que fazia com que movêssemos muito devagar. Preparamos um raspador com o qual fomos capazes de raspar algumas delas e tirá-las fora num momento de calmaria. Cracas grandes como ilhós e um lodo verde com uns 60 centímetros de comprimento subiam até a popa à medida que passávamos o raspador debaixo do casco. Tudo isso fora acumulado durante a nossa viagem.

Encontramos mais uma vez um veleiro das Índias Ocidentais, que nos forneceu três barris de água; depois desse, um navio de Portland nos forneceu um carregamento de batatas. Elas foram muito bem-vindas, não apenas por nos trazer uma variação na dieta, mas também para impedirmos o escorbuto, que é comum entre os marinheiros que são obrigados a subsistir a base de alimentos salgados. Em poucas semanas, conseguimos outro pequeno abastecimento de suprimentos e ficamos animados com a esperança de chegarmos a algum porto em alguns dias. Porém, as nossas esperanças se esvaíram outra vez quando os vendavais do oeste aumentaram, e nos arrependemos de não termos pegado mais suprimentos. Assim continuamos com o trabalho árduo, conseguindo às vezes avançar uma distância considerável em direção ao oeste, regredindo, no entanto, devido a algum temporal, quase a mesma distância que havíamos percorrido na semana anterior.

Conseguimos, mais três vezes, suprimentos que sobraram de outras embarcações com as quais nos deparamos, totalizando sete. Entre nós, uma frase que passou a correr na boca de todos era que no momento exato em que precisávamos de auxílio, ele vinha. Maus como ainda éramos, só

podíamos reconhecer a mão do Deus misericordioso cuidando de todas as coisas. Por fim, começamos a nos desesperar, lutando em nossa condição desamparada contra os ventos quase contínuos do oeste. Convocamos todos para um concílio a fim de decidirmos, na perigosa situação em que nos encontrávamos, lutando pela vida, se deveríamos ou não mudar o rumo da viagem e procurarmos um porto em busca de socorro. A decisão foi unânime: seguiríamos em direção às Índias Ocidentais. Depois de navegarmos uns dois dias em direção ao sul, o vento nos tirou daquele quadrante. Como o navio agora seguia rumo a oeste, o capitão Hitch julgou que poderíamos chegar a um porto ao sul dos Estados Unidos. O vento, porém, mudou outra vez, e essa expectativa desvaneceu. O capitão Hitch então se pôs a lamentar por ter se desviado, por conta própria, da rota decidida pelo concílio. Ele quis que eu convocasse outro concílio e verificasse se a decisão seria seguir outra vez rumo às Índias Ocidentais. Toda a tripulação foi a favor de aderir à decisão anterior: seguir para as Índias Ocidentais, mas para que servia decidir? O capitão Hitch voltaria atrás assim que o vento soprasse a oeste. Eu falei que se ele fizesse isso, eu iria me opor a ele e insistiria em permanecer com a decisão que havíamos tomado no concílio. Foi uma votação unânime seguirmos rumo as Índias Ocidentais em busca de socorro. O capitão Hitch não estava presente.²

Pouco depois de mudarmos o nosso curso, encontramos uma escuna que vinha das Índias Ocidentais, com destino a Nova Iorque. Pedimos que quando chegassem, relatassem que o *Frances*, sob o comando do capitão Hitch, há 122 dias vindo de Gottenberg, estava seguindo em direção a São Tomas, nas Índias Ocidentais, em busca de socorro. Como nossos amigos haviam recebido cartas informando que havíamos partido de Gottenberg para New Bedford, quatro meses atrás – sendo que um terço desse tempo era suficiente para uma viagem normal –, muitos conjecturavam quanto ao nosso destino. Poucos, talvez ninguém, acreditava que ainda estivéssemos vivos.

² Quando ocorre uma mudança nos termos estabelecidos na apólice de seguro naval, é necessário que ela seja feita pela maioria ou toda a tripulação reunida em concílio, e que fique registrado no diário de bordo da embarcação assegurada que a mudança teve lugar para a preservação da vida, da embarcação ou da carga. Somente assim é que os donos podem legalmente receber o seguro no caso de acontecer uma perda após uma mudança ou um desvio. O mesmo é necessário quando uma carga é lançada ao mar a fim de preservar vidas.

Enquanto um navio de Nova Iorque deixava o porto para seguir rumo a New Bedford e Fairhaven, a escuna chegou e relatou a nossa situação. Cerca de 24 horas depois o navio chegou ao porto de Fairhaven com as notícias, um dia antes do correio. Minha esposa, meus pais e irmãs estavam fazendo uma visita a uma outra irmã minha, perto do porto. O senhor B., marido de minha irmã, os havia deixado em sua casa e estava parado no cais com alguns outros cidadãos de Fairhaven quando o navio chegou com as primeiras notícias de que uma escuna chegara a Nova Iorque das Índias Ocidentais, que ela havia se encontrado com o navio *Frances*, com o capitão Hitch no comando, na latitude tal e longitude tal, e que o navio havia partido de Gottenberg havia 122 dias, rumo a São Tomas – “*em busca de socorro*”. Com essa notícia inesperada, o marido da minha irmã correu de volta para casa e contou que o navio *Frances* não havia naufragado e rumava às Índias Ocidentais. Em poucos instantes, a notícia se espalhou por toda parte da vila trazendo alegria a outros corações, pois havia outros maridos e filhos a bordo do tão procurado navio *Frances*. Com a chegada do correio no dia seguinte, a informação foi confirmada. Em muitos anos, nenhuma outra notícia causou tanta alegria em Fairhaven como aquela. O principal proprietário do navio e do carregamento – o Sr. Roach de New Bedford – ficou mais feliz com a notícia de que toda a tripulação estava viva do que com o fato de que seu navio e carregamento não estavam perdidos. Todos estavam muito ansiosos para saber como havíamos nos mantido, por um período de tempo tão longo, com provisões e água suficientes apenas para metade daquele período. Queriam saber também o motivo do nosso atraso.

Chegamos com êxito a São Tomas, uma das ilhas virgens nas Índias Ocidentais, pertencentes à Dinamarca. Na noite anterior à nossa chegada, encontramos uma escuna que seguia o mesmo rumo que nós. A pedido do capitão Hitch, a escuna consentiu em nos acompanhar durante a noite, já que afirmava conhecer muito bem aquela região. A noite estava agradável, com um vento favorável. A escuna abaixou todas as suas velas, com exceção da vela de joanete, que ficou reduzida no topo. Quanto a nós, tínhamos todas as nossas velas em ação: as velas inferiores, a de joanete e o mastaréu, todas infladas com o vento agradável. O capitão da escuna

parecia estar sem paciência porque não estávamos indo tão rápido para conseguirmos acompanhá-los. Mais ou menos à meia-noite, ele ficou a uma distância razoável para se ouvirem os gritos:

– Ei, vocês aí do navio!

– Olá! – respondeu o capitão Hitch.

– Você sabe o que eu faria com esse navio se eu estivesse no comando?

– Não! – foi a resposta do capitão Hitch.

– Bem, meu caro senhor, se eu estivesse no comando desse navio eu faria furos no casco e o mandaria para o fundo do mar juntamente com toda a tripulação!

O casco do navio estava tão cheio de craca e lodo que a velocidade em que navegávamos era a metade do que velejaríamos se estivéssemos com o casco limpo e desobstruído.

Por fim, chegamos no dia seguinte e nos sentimos profundamente gratos a Deus por ter nos preservado e nos sustentado durante os momentos perigosos que passamos. Mesmo depois que o navio já estava ancorado em segurança e as velas enroladas, levou um tempo para percebermos que estávamos, de fato, sãos e salvos no porto de São Tomas. Ao inclinarmos o nosso navio para limparmos o casco, ficamos espantados de ver a quantidade de lodo preso no casco, de 60 a 90 centímetros de comprimento, e cracas enormes no fundo. A “vistoria” concluiu que o navio poderia ser reparado a fim de prosseguir para os Estados Unidos.

CAPÍTULO 10

Um filho mimado. Viagem de volta saindo das Índias Ocidentais. Alarme falso. Em casa. Uma viagem no navio New Jersey. Grandes ondas no Triângulo das Bermudas. Posição perigosa em uma tempestade violenta. Ilhas Turcas. Montes de sal. Um carregamento de rocha salina. O retorno para Alexandria, D. C. Viagem para Liverpool no navio Talbot. Tempestade na Corrente do Golfo. Um fenômeno curioso às margens de Terra Nova. Um antigo companheiro de bordo.

Enquanto o navio estava em reparos em São Tomas, o capitão Hitch decidiu visitar um conhecido seu no domingo, e eu propus passar algumas horas na praia para dar uma olhada no lugar. Ele disse:

– O George quer ir até a praia. Gostaria que ele fosse com você. Mas não o *perca de vista*.

O problema é que, enquanto eu conversava com um conhecido, George Hitch, o filho do capitão, sumiu. Quando retornei ao bote, acompanhado do imediato do navio que o capitão Hitch visitava, vimos George deitado no bote, *bêbado*! Quando chegamos ao navio onde seu pai estava, o pai ficou muito irritado e se esforçou ao máximo para fazer o rapaz despertar de sua letargia e induzi-lo a remar. Seu pai havia acertado conosco que nós três apenas estaríamos no controle do bote e que o restante dos marinheiros deveria ficar a bordo do nosso navio. George, porém, não estava em condições de fazer nada, a não ser responder o pai de maneira muito desrespeitosa. Portanto, em vez de George, foi seu pai quem teve que remar até o navio.

Depois de se recuperar um pouco da bebedeira, George Hitch apareceu no tombadilho superior. Seu pai o repreendeu e ameaçou castigá-lo por ter envergonhado a si mesmo e a ele no meio de pessoas desconhecidas. Depois de mais algumas palavras de repreensão, George agarrou o pai e o empurrou a certa distância em direção à popa do navio, mas o pai dominou o filho, o derrubou no chão e colocou o joelho sobre o garoto. O capitão então se voltou para mim e disse:

– O que devo fazer com o rapaz, Sr. Bates?

– Dê uma surra nele, senhor! – respondi.

– Assim será feito! – ele disse.

E o capitão o esbofeteou algumas vezes nas costas dizendo:

– Aqui, tome essa agora!

George ficou tão irritado e aborrecido com a surra que o pai lhe dera que desceu correndo para a cabine a fim de se matar. Instantes depois, o cozinheiro subiu correndo de lá, dizendo:

– Capitão Hitch! George está dizendo que vai saltar da janela da cabine e se afogar!

– Deixe-o pular! – ele disse.

Àquela altura, George já estava sóbrio o suficiente para pensar melhor, pois era um grande covarde!

Nessa ocasião, George Hitch tinha treze anos. Quando não estava sob o efeito do álcool, era um garoto generoso e de bom coração; e, com o devido controle, ele teria se mostrado uma bênção para os pais e amigos em vez de uma vergonha e maldição, como naquele episódio. Seu pai, o capitão, veio certo dia desabafar para mim:

– Quando ele era apenas uma criança, minha esposa e eu tínhamos medo de que ele se tornasse um garoto bobão e, no futuro, não tivesse a esperteza necessária para enfrentar a vida como homem. Então, fomos indulgentes com suas vontades e travessuras infantis. Logo ele aprendeu a fugir da escola e se associou com rapazes malandros e com esse tipo de gente. Isso incomodou tanto minha mulher que ela não suportava mais tê-lo em casa. É por isso que eu o trago comigo nas viagens.

O capitão sabia perfeitamente que George beberia bebida alcoólica sempre que tivesse a oportunidade, e mesmo assim ele mantinha uma garrafa guardada no armário, onde o rapaz podia pegar sempre que quisesse, quando não havia ninguém por perto. Algumas vezes o capitão perguntava ao cozinheiro quem tinha pegado a garrafa de bebida alcoólica, mas ele sabia que nem eu, nem o segundo imediato tínhamos pegado, pois nenhum de nós bebia. Ele sabia que o filho era o responsável pelo sumiço das garrafas.

Nosso contato comercial em Gottenberg tinha colocado nas mãos do capitão Hitch uma caixa de bebida alcoólica selecionada para ser entregue como presente à Sra. Hitch. Depois que o nosso pequeno estoque de bebida alcoólica havia se acabado durante a longa viagem, vi George, uma noite, abraçando o pai no pescoço, dentro da cabine. O capitão me disse:

– O que você acha que esse garoto quer?

– Não faço ideia! – respondi.

– Ele quer que eu abra a caixa de bebidas da minha mulher e dê um pouco para ele.

O pai cedeu, e logo o presente que era para a mãe foi esvaziado num piscar de olhos. Aquela sede por bebida alcoólica, ignorada por seus pais, criou raízes à medida que o garoto foi chegando à vida adulta, levando-o a se associar com a escória da sociedade, e finalmente a uma sepultura de um bêbado inveterado na metade de sua vida. Sua mãe, quando o filho ainda vivia, lamentava e chorava, e morreu desgostosa por ver diante de si um filho arruinado. O pai viveu o suficiente para ser atormentado e ameaçado de morte quando não dava dinheiro ao filho para ele satisfazer a sede insaciável que celeremente o encaminhava para seu fim prematuro. O capitão desceu à sepultura lamentando por ter sido pai de um filho tão rebelde e desnaturado. Essa história é uma alerta a pais e filhos que ainda estão vivos e não seguem o preceito bíblico infalível de Deus: “Ensina a criança no caminho em que deve andar, e, ainda quando for velho, não se desviará dele” (Provérbios 22:6).

Em nossa viagem de São Tomas para New Bedford, Massachusetts, nos deparamos com uma tempestade muito violenta na Corrente do Golfo, em Cape Hatteras. Durante a ronda da meia-noite, George veio correndo para a cabine, gritando:

– Pai! Pai! O navio está afundando!

O segundo imediato, que era o responsável pela ronda naquele momento, declarou que o navio estava mesmo afundando. Todos correram para o convés, e perguntei ao Sr. Nye como ele sabia se, de fato, o navio estava afundando. Ele respondeu:

– Porque o navio baixou mais ou menos um metro.

Levantamos a escotilha de popa e vimos que a quantidade de água na bomba era normal. Os trovões contínuos e os vívidos relâmpagos que riscavam o céu os alarmaram e os enganaram, pois todos os vigias da ronda também acreditavam que o navio estivesse afundando.

Cerca de três semanas depois da partida de São Tomas, avistamos a Ilha Block. De manhã, quando estávamos a aproximadamente 40 quilômetros de New Bedford, um vento forte veio do norte, ameaçando nos empurrar para águas muito profundas. Fixamos as cordas em volta do mastro e baixamos as âncoras, determinados a fazer um esforço imenso e testar a força das nossas cordas nas águas profundas em vez de sermos levados para longe da costa. Então, com o máximo que as velas podiam suportar, começamos a virar a proa a barlavento, rumo a um porto em Vineyard Sound. Conforme o mar se precipitava sobre nós, as velas e o cordame ficaram congelados, de modo que antes de manobrarmos – o que era algo frequente – tivemos que quebrar o gelo das nossas velas, cordas e escotas com espeques. Assim, conseguimos percorrer uma distância de 16 quilômetros a barlavento durante o dia, e ancoramos em Tarpaulin Cove, cerca de 24 quilômetros de New Bedford. Nosso sinalizador foi avistado do observatório de New Bedford exatamente quando entrávamos em Cove. Quando a nossa âncora alcançou o fundo, a pobre e quase congelada tripulação ficou tão feliz que, em comemoração, deram três vivas por aportarem em segurança. Depois de dois dias, o vento diminuiu; içamos as velas e ancoramos no porto de New Bedford no dia 20 de fevereiro de 1819, quase seis meses depois da partida de Gottenberg. Até onde tenho conhecimento de navegação, aquela foi uma das viagens mais singulares e providenciais já registradas entre a Europa e a América por sua natureza e duração.

Aquela viagem, incluindo também a nossa viagem às Índias Ocidentais, poderia ser realizada em menos de 60 dias em tempo normal e em bom estado do navio. Nossos amigos estavam quase tão contentes de nos ver quanto nós estávamos de chegarmos em casa sãos e salvos. O contraste entre o retinir quase contínuo das bombas para mantermos nosso navio flutuando, o uivo das tempestades de inverno que tivemos de enfrentar e o fogo de uma boa lareira acesa, com a esposa, os filhos e os amigos era grande e nos deixou muito alegres. Estávamos gratos a Deus por ter pre-

servado a vida de cada um de nós daquela maneira. Aquela era a terceira vez que eu voltava para casa num período de dez anos.

“*O Velho Frances*”, como o navio era chamado, aparentemente pronto para ser engolido em uma sepultura marítima, logo estava completamente reparado e equipado para a pesca de baleias – negócio este que o navio empreendeu com êxito pelos oceanos Pacífico e Índico por muitos anos. O capitão L. C. Tripp e eu somos agora os únicos ainda vivos.

Depois de passar uma temporada agradável em casa com a minha família, naveguei novamente para Alexandria, D.C. Fui como imediato a bordo do navio *New Jersey*, de Alexandria, D.C, tendo como comandante o Sr. D. Howland. Subimos o rio James, perto de Richmond, Virgínia, para pegarmos um carregamento e levá-lo para a Europa. De lá para Norfolk, Virgínia, onde finalmente carregamos e navegamos para as Bermudas.

Em nossa chegada às Bermudas, tiramos tanta água do navio que tivemos de ancorar em mar aberto e aguardar um tempo agradável e um bom vento para então navegarmos até o porto. O capitão e o timoneiro foram até a praia, esperando voltar para o navio o quanto antes, mas foram impedidos pela tempestade violenta que chegou pouco depois de eles alcançarem a praia.

Nós, no navio, ficamos em uma situação difícil e perigosa por quase dois dias. Não estávamos familiarizados com os recifes de rochas perigosos que cercavam os lados norte e leste da ilha. Porém, com a ajuda de um binóculo, lá do topo do mastro, pude avistar, a muitos quilômetros ainda em alto-mar, as ondas do furioso mar se quebrarem na altura do mastro sobre os recifes de rochas, no leste e norte, bem como a oeste de nós na costa da Ilha de Bermudas, rodeadas de rochas que se estendiam para o sul até as perdermos de vista.

Do lugar onde eu estava, vi que havia uma remota possibilidade de escaparmos com vida se, durante o vendaval, os cabos das âncoras se rompessem e o navio fosse empurrado rumo ao sul, deixando as âncoras para trás, a menos que içássemos velas em quantidade suficiente, aproveitando o vento favorável para enfrentarmos as ondas que se quebravam nos rochedos na extremidade sul da Ilha. Nossas velas de tempestade se encontravam no momento encurtadas, mas toda preparação necessária foi feita

para, caso as cordas das âncoras se partissem, liberarmos todas as velas de tempestade que o navio pudesse suportar a fim de, se possível, passarmos sobre as ondas a sota-vento. Quando a tempestade aumentou, já tínhamos soltado quase todo nosso cabo, reservando apenas o suficiente para aliviar a fricção na proa, que era muito frequente. Porém, contrário a todos os nossos pressentimentos mais terríveis e os daqueles em terra, que estavam preocupados com a nossa segurança, especialmente o capitão e o timoneiro, o nosso intimidado navio foi avistado ao amanhecer da segunda manhã ainda lutando contra seu inimigo irredutível, segurando-se às âncoras bem presas através de suas cordas longas e bem esticadas que haviam sido totalmente testadas durante a violenta tempestade que começava a diminuir. Assim que o mar se acalmou, o capitão e o timoneiro voltaram para o navio, seguimos em plena marcha, ancoramos em segurança no porto e descarregamos a carga.

De Bermudas, velejamos para as Ilhas Turcas a fim de pegarmos um carregamento de sal. Nas proximidades daquela ilha há um grupo de ilhas mais baixas e arenosas, de onde os habitantes tiram grandes quantidades de sal a partir da água do mar. Ao passarmos perto daquelas ilhas, era possível avistar o estoque de sal que os nativos tinham disponível, já que ele é amontoado para a venda e exportação. E a certa distância dos montes de sal, estavam as casas, bem parecidas com as pequenas casas nas campinas do oeste, com seus inúmeros montes de trigo espalhados depois da colheita. O sal das Ilhas Turcas é também conhecido como o “sal-gema”.

Ali ancoramos o navio, cerca de 400 metros da praia com as âncoras a 73 metros de profundidade. Estávamos preparados para puxarmos as nossas cordas e partirmos para o mar a qualquer momento de perigo, de mudança de vento ou tempo; e quando o tempo se acalmasse outra vez, retornaríamos e terminaríamos de fazer a carga.

Em poucos dias, os nativos enviaram para nós, através de seus escravos, doze mil alqueires de sal, que chegaram em barcos. Eles tiravam meio alqueire de cada vez e nos entregavam.

O mar em torno dessa ilha é repleto de pequenas conchas de todas as cores, e muitas delas são coletadas por mergulhadores profissionais nas

águas mais profundas. Voltamos então para Alexandria, D. C., no inverno de 1820, dando fim a nossa viagem.

Antes que o carregamento de Nova Jersey fosse descarregado, me ofereceram para comandar o navio *Talbot*, de Salem, Massachusetts. Carregamos esse navio em Alexandria e seguimos então para Liverpool. Em poucas semanas estávamos outra vez fora da Baía de Chesapeake, saindo de Cabo Henry para cruzarmos o Oceano Atlântico.

Logo após deixarmos terra firme, uma tempestade de vento violenta nos atingiu na Corrente do Golfo, juntamente com trovões terríveis e raios vívidos que riscavam o céu. As nuvens espessas e escuras, que pareciam estar bem em cima do nosso mastaréu, nos cobriram de trevas quase impenetráveis à medida que a noite nos envolvia. A única coisa que aliviava nossa mente era o clarão do fogo dos lampiões que iluminava o nosso curso e nos mostrava, por um instante, que não havia nenhum outro navio em nossa direção. O clarão também mostrava o formato das ondas impetuosas que enfrentávamos com o máximo de velas que o navio conseguia suportar. Cruzamos, assim, a toda velocidade, aquela temida e escura corrente de água morna que se estendia do Golfo do México até os cardumes de Nantucket na nossa costa atlântica. Não sei dizer se a tempestade se acalmou na direção em que passamos, mas encontramos o clima muito diferente ao lado leste da corrente. Eu já ouvi marinheiros mencionarem sobre dias de clima agradável enquanto navegavam nesse Golfo; no entanto, eu não tive nenhuma experiência desse tipo.

Depois disso, mudamos o curso a fim de passarmos pela extremidade sul do lugar chamado de Grandes Bancos de Areia de Terra Nova. De acordo com nossos cálculos e sinais de sondas, estaríamos nos aproximando daquele famoso lugar na parte da tarde. A noite caiu, e com ela uma garoa fina que logo começou a congelar, de modo que, à meia-noite, nossas velas e cordames estavam tão cobertos e endurecidos com gelo que foi muito difícil ajustá-los e levar o navio para longe daquelas rasas águas dos Grandes Bancos de Areia rumo ao insondável oceano, onde – assim sempre nos disseram – a água nunca congela. E naquela situação, foi verdade, pois o gelo derreteu depois de algumas horas de viagem ao sul. Não paramos para medir a profundidade, mas supúnhamos que estávamos cerca

de 110 metros do fundo do mar quando rumamos ao oceano à meia-noite. Ali, naquele lugar, tendo percorrido cerca de um terço do trajeto total dos 4.800 quilômetros pelo oceano, a centenas de quilômetros de qualquer faixa de terra e cerca de 110 metros acima do fundo do mar, enfrentamos congelamentos severos, dos quais fomos completamente aliviados depois de rumarmos ao sul por cerca de 32 quilômetros. Se estivéssemos a uns 32 quilômetros da costa, a ocorrência não teria sido tão singular. De início achamos que estávamos nas redondezas de ilhas de gelo, mas concluímos que não poderia ser, já que ainda faltava aproximadamente um mês para que elas aparecessem. Tudo isso aconteceu em abril.

Algumas semanas depois do incidente descrito acima, chegamos a Liverpool – a cidade comercial onde, dez anos antes, eu havia sido apreendido de maneira injusta e desumana por um grupo de bandidos do governo, que tiraram a mim e ao meu colega da nossa tranquila pensão à noite e nos prenderam numa cela imunda até a manhã seguinte. Quando fui levado perante um oficial da marinha para verificarem minha cidadania, um dos soldados que me haviam prendido na noite anterior declarou que eu era um irlandês, de Belfast, na Irlanda. Privado do meu direito de cidadania, dali em diante fui transferido para o serviço naval do rei George III, sem limites de tempo. Ali, em Liverpool, eu e meu colega de pensão Isaac Bailey, de Nantucket, fomos agarrados em ambos os braços e levados cativos por quatro soldados robustos, tendo que caminhar pelas ruas, como se fôssemos criminosos condenados, até um barco que chamavam de *A Velha Princesa* da Marinha Real.

Durante aqueles dez anos, uma grande mudança havia ocorrido com a monarquia real e os súditos da Europa civilizada. Os levantes e revoltas terríveis das nações tinham em grande parte desaparecido – primeiramente pela paz entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, garantindo à nação americana “*livre comércio e os direitos dos marinheiros*”, garantidos alguns meses após a grande e decisiva batalha de Waterloo, em 1815. Isso foi seguido por um acontecimento inédito: um conclave dos governantes das grandes potências da Europa, unidos para manter a paz no mundo – evento este predito muitos séculos antes pelo grande Soberano do universo, em Apocalipse 7:1.

As duas grandes potências beligerantes [Grã-Bretanha e Espanha] que, por mais ou menos 15 anos, haviam trazido convulsão no mundo civilizado através de seus atos opressivos e de combates mortíferos por terra e mar, haviam encerrado suas batalhas mortais. O primeiro poder usurpou o direito de prender e recrutar à força quantos marinheiros fossem necessários em seus navios de guerra, sem distinção de cor, se falassem a língua inglesa. O segundo, com toda sua ambição de conquistar e dominar o mundo, ficou confinado numa terra outrora desolada e de rochas áridas, bem ao sul do Oceano Atlântico, agora solitário e moribundo.

As pessoas estavam agora de luto pela morte do monarca do primeiro império, ou seja, do rei George III. Ele perdeu sua coroa, sua história chegou ao fim, sendo sepultado com pompa com seus antepassados até que chegue o grande e decisivo Dia. Surge então uma menina que tagarelava nos braços de sua mãe, destinada a governar o vasto reino com poder menos despótico.

Durante aqueles 10 anos, a minha situação também havia mudado consideravelmente. Soldados brutamontes do governo, recrutando marinheiros à força, e prisões de guerra agora eram coisas do passado, de modo que meus compatriotas e eu podíamos aproveitar ininterruptamente a liberdade na cidade de Liverpool.

Prestes a carregarmos o navio com sal e retornarmos de Liverpool à Alexandria, um homem vestido com jaqueta azul e calças, segurando um chicote de vime, me abordou dizendo:

– Por favor, meu bom senhor, você gostaria de alugar um trabalhador braçal para ajudar a fazer o carregamento de sal?

– Não. Não quero você – respondi.

– Por que, meu bom senhor? Eu conheço bem o trabalho e já fiz isso antes.

Mais uma vez me recusei a contratá-lo para o serviço dizendo que já o conhecia. Ele então me perguntou de onde, e eu respondi:

– Você fazia parte da tripulação do navio de sua majestade, o *Rodney*, de 74 canhões, que ficou ancorado no Mar Mediterrâneo entre os anos de 1810-1812?

Ele respondeu afirmativamente. Então continuei:

– Conheço você de lá. Você não se lembra de mim?

– Não, meu bom senhor! O senhor era um dos tenentes ou tinha algum outro cargo oficial? Ou o senhor era um dos oficiais do navio mercante americano que detivemos?

– Nenhum desses! – respondi.

Mas com todas as perguntas que fiz, ele ficou convencido de que eu de fato o conhecia. Havíamos convivido e comido juntos à mesma mesa por cerca de 18 meses.

CAPÍTULO 11

Quem era o estranho. A lista negra. Uma pá de sal. O cume do Pico. O fim da viagem. Visitando minha família. Viagem à América do Sul. Ventos Alísios. Os peixes. Rio de Janeiro. Situação desesperadora. Montevidéu. Voltando para o Norte. Ferindo uma baleia. A decisão de nunca mais tomar bebida alcoólica. Chegada a Alexandria. Preparativos para mais uma viagem. Visitando minha família. Escapando de uma carruagem. Velejando para a América do Sul. Um peixe peculiar. Chegada ao Rio de Janeiro. Velejando pelo rio La Plata. Desfazendo da carga em Buenos Aires. Um anfitrião católico.

Aquele homem descrito no final do capítulo anterior era o cabo ou guarda do navio *Rodney*. Ele ficava de sentinela de frente para mim, e era o capitão daqueles pobres homens colocados na “lista negra”, sujeitos a executar o trabalho de limpeza do navio, bem como o de polir o latão, o cobre e o ferro sempre que eram convocados. Ele parecia bem satisfeito em honrar o rei naquela função. O chicote de vime que ele segurava nas mãos parecia ser o mesmo que ele usava para açoitar alguns daqueles homens. Já narrei parcialmente antes a forma como o primeiro tenente (Campbell) ameaçou me açoitar sem misericórdia se eu não me movesse para me adequar às suas ordens, onde quer que eu estivesse, pois eu tinha tentado fugir a nado do *St. Salvadore del Mondo* alguns dias antes de ser mandado a bordo do *Rodney*. Depois de me vigiar por mais de um ano para cumprir sua ameaça, alguém lhe informou que havia um par de calças entre o topo do mastro principal e a parte inferior do mastaréu. Eu reconheci que as calças eram minhas, razão pela qual ele me manteve na “lista negra” por seis meses.

Naquela época tenebrosa de servidão na Marinha Britânica, tínhamos cerca de duas horas por semana para lavarmos as roupas com água salgada; às vezes com alguns litros de água doce, se pudéssemos fazê-lo antes das duas horas acabarem. E nenhuma peça de roupa devia ser secada fora desse horário, com exceção das nossas redes de dormir, quando nos mandavam esfregá-las. Toda manhã, no verão, éramos obrigados a nos

apresentar com as camisas de marinheiro e as calças bem limpas: se eles dissessem que não estavam limpas, o castigo era a “lista negra”. Ora, se o intendente naval tivesse me fornecido as roupas que eram absolutamente necessárias, eu não teria ficado tão preocupado como fiquei, a ponto de não saber o que fazer para lavá-las, a fim de evitar a dita lista negra. Diversas vezes eu falei para o oficial da nossa divisão o quanto eu precisava de roupas em comparação com outros marinheiros, e lhe implorei que me providenciasse mais roupas para que eu pudesse me apresentar para revista. Eu não consegui o que queria, e como minhas velhas roupas estavam muito gastas e não apropriadas para a vistoria, sofri como contei. Nunca soube de qualquer outra razão para que eles me obrigassem, por assim dizer, a “fazer casas sem restolho e palhas” – como os israelitas sob o jugo egípcio –, a não ser, é claro, a minha primeira ofensa de tentar fugir do serviço forçado deles. Era um ganho para o governo nos oferecer roupas, pois elas eram cobradas a um preço definido pelo governo, e o valor descontado do nosso mísero pagamento. Fiquei sabendo que não era por eu não cumprir meu dever, como acontecia com muitos outros marinheiros, pois o mesmo senhor Campbell me promoveu mais de uma vez a posições superiores, e eu era informado que meu salário era proporcionalmente aumentado.

Aquele cabo nunca usou o seu chicote contra mim, mas a maneira como ele me “favorecia” naquela época era me tirar da minha rede, se eu tivesse a sorte de me deitar nela depois de fazer a minha obrigação da meia-noite no convés, e me colocar para trabalhar com o grupo da “lista negra” até que fosse a hora de eu assumir outra vez o meu posto de trabalho no convés à meia-noite do dia seguinte. Dessa forma, eu ficava sem condições de dormir até que terminasse meu período noturno de vigia. Dessa forma, às vezes eu tinha o “privilegio” de dormir umas cinco horas, mas, com mais frequência, nada mais do que quatro horas de sono em 24 horas! Eu sabia muito bem que, se ele quisesse, ele poderia ter sido mais humano comigo nessa situação. De qualquer forma, nós obedecíamos, pois sabíamos que se ele informasse que éramos indolentes e desobedientes, as nossas tarefas se tornariam ainda mais pesadas e degradantes. E pensar que tudo isso só aconteceu porque tentei secar um par de calças para que meu nome

pudesse aparecer na “lista branca”! Pois bem, sem satisfazer a curiosidade desse cabo, fiquei sabendo por meio dele do paradeiro de muitos dos oficiais e tripulantes, por muitos dos quais eu tinha grande simpatia.

Depois dessa conversa, empreguei dois irlandeses robustos como estivadores, para retirarem o sal das barcaças e colocá-lo dentro de um buraco na lateral do navio, chamado de “porta de lastro”. Enquanto prosseguiam com o trabalho, vi os dois irlandeses inclinados sobre as pás, e então perguntei:

– Qual é o problema?

– O problema, senhor, é que os seus homens não tiram e jogam sal para dentro do navio na mesma velocidade que nós.

Havia uns sete ou oito homens dos nossos tirando o sal das barcaças e o colocando no navio. Então lhes perguntei:

– Qual é o problema, homens? Por acaso não são capazes de tirar o sal tão rapidamente quanto aqueles dois ali o guardam?

Eles responderam que não. Um dos irlandeses que estava escutando na “porta de lastro”, disse:

– Vocês estão admirados com nossa rapidez? Mas quero dizer que se comêssemos a mesma quantidade de carne que vocês, faríamos o trabalho mais rápido ainda.

– Por quê? – perguntou um dos meus marinheiros, que parecia preocupado com a afirmação. – Vocês não têm carne para comer?

– Não! Não comemos carne alguma faz duas semanas.

– Mas o que vocês têm comido, então?

– Batatas, é claro!

Meus marinheiros, até então, estavam comendo todas as variedades de comida que as boas pensões ofereciam em Liverpool. Muitos são da opinião de que a carne dá força superior para a classe trabalhadora; naquela ocasião, no entanto, isso se provou o contrário.

Devido aos ventos ocidentais que prevaleciam em nossa viagem de volta para casa, chegamos aos arredores das Ilhas Ocidentais. Ali avistamos a enorme Montanha do Pico que se misturava com as nuvens. Ao

meio-dia, pudemos observar que estávamos a 130 quilômetros ao norte da montanha. Se tivéssemos navegado 90 quilômetros em direção a ela, provavelmente teríamos alcançado o pé da montanha.

Chegamos com segurança a Alexandria, Distrito de Columbia, no outono de 1820. Como o navio não recebeu nenhum novo carregamento, voltei para a minha família na Nova Inglaterra depois de uma ausência de mais ou menos 16 meses.

No início da primavera de 1821, naveguei outra vez para Alexandria, novamente no comando do navio *Talbot*, agora rumo à América do Sul. Dessa vez, a nossa carga era de farinha. Eu ocupava agora uma função de maior responsabilidade do que antes, pois toda a carga e o navio haviam sido confiados a mim a fim de que eu cuidasse das vendas e da prestação de contas quanto aos lucros. É claro que meus rendimentos pelos serviços prestados nessa viagem eram mais que o dobro. Meu imediato era meu irmão F. Zarpamos então para o Rio Janeiro, no Brasil. Com um vento favorável, passadas algumas horas após a nossa partida de Alexandria, já estávamos passando pela propriedade do ex-presidente George Washington, em Mount Vernon. Os marinheiros disseram que era comum entre alguns comandantes abaixarem as velas principais em sinal de respeito ao passarem pela silenciosa sepultura do ex-presidente. A cerca de 240 quilômetros de Washington, já havíamos passado a paisagem variada e agradável de Potomac, adentrando a Baía de Chesapeake.

Tínhamos um timoneiro hábil e experiente; porém, a sua sede por bebida alcoólica fazia com que o comissário de bordo tivesse que lhe trazer gin e conhaque com muita frequência, o que nos atemorizou quanto à segurança do navio. Dessa forma, julgamos necessário determinarmos uma quantidade diária que ele pudesse beber: apenas três copos até que ele levasse o navio para fora dos cabos da Virgínia.

Dos cabos da Virgínia ajustamos nosso curso para o sudeste, rumo às ilhas de Cabo Verde – como era de costume – para nos encontrarmos com os ventos alísios do nordeste a fim de que eles nos levassem para longe da projeção de terra, ou promontório, do Brasil, na América do Sul. Seguindo esse curso, desceríamos até a linha do Equador, onde encontraríamos os ventos alísios vindo mais da parte sul. Nesse trajeto descendente

por meio desses ventos do nordeste, não há quem não fique pasmo com o rastro brilhante e espumante que o navio deixa durante a escuridão da noite. A luz que irradia desse caminho no mar é tão brilhante que eu já fui tentado a ler com essa luz em plena meia-noite segurando o meu livro aberto de frente para aquele trajeto resplandecente. Se não fosse pelo contínuo desmoronamento do mar para preencher as enormes fendas embaixo da popa do navio, o que faz com que as letras de um livro fiquem embaralhadas, qualquer um poderia ler uma publicação com impressão comum na noite mais escura. Alguém que já examinou esse estranho fenômeno disse que ele acontece porque o mar, especialmente naquele lugar, é repleto de animais, ou melhor, de pequenos peixes brilhantes chamados *animaculae*. Sem dúvida eles servem de comida para peixes maiores. Mais ao sul, nós nos deparamos com uma espécie de peixe fino, de 30 centímetros de comprimento, com um tipo de barbatana que parecia pequenas asas. De repente, um cardume enorme, por vezes, saltava por sobre a superfície do mar, ou ficava rodeando, e voltava em seguida para dentro da água. A causa daquilo era que, às vezes, um golfinho com todas as cores do arco-íris movia-se rapidamente como um faixo de luz em busca de sua presa que havia escapado de seu alcance, saltando por cima da superfície da água e tomando um curso contrário. À noite o cardume frequentemente “voava” para dentro do navio, proporcionando um café da manhã agradável aos marinheiros.

Nossa admiração foi grande ao chegarmos ao porto espaçoso da grande cidade do Rio de Janeiro. Avistamos as montanhas antigas, acidentadas e cobertas de nuvens, especialmente o imponente Pão de Açúcar, que forma um lado da entrada do porto. Boa parte da carga foi descarregada ali e seguimos para Montevidéu, na entrada do rio La Plata. Alguns dias antes de chegarmos a Montevidéu, enfrentamos uma tempestade e um vendaval terríveis. Terminada a tempestade, estávamos à deriva, indo em direção a uma parte inabitada da costa, cheia de rochedos. O vento cessou, a calmaria tomou lugar e o mar e a corrente nos levavam em direção aos rochedos. Nosso único recurso disponível foi soltar as cordas e lançarmos as âncoras no mar. Felizmente, elas conseguiram segurar o navio. Com meu binóculo, subi até o topo do mastro para examinar a costa rochosa. Depois de um tempo, escolhi o lugar para atracarmos, caso fosse possível

e seguro puxar as âncoras, virarmos o navio rumo à praia e deixá-lo ser levado como uma gangorra pelas ondas até chegarmos à costa (isso se não fôssemos esmagados pela rebentação). Portanto, depois de decidirmos, fizemos todas as preparações necessárias, caso o vento viesse outra vez à noite, para cortarmos as nossas cordas e fazermos um esforço desesperado para nos afastarmos dos rochedos a sota-vento. Depois de mais ou menos 30 horas de ansiosa apreensão, o vento começou a subir novamente do mar. Levantamos as âncoras e, antes da meia-noite, consideramos, enfim, que estávamos fora do perigo daquela região.

Logo após esse incidente, chegamos a Montevidéu e, descarregada a carga, voltamos para o Rio de Janeiro. Investi nossos fundos em couro cru e café; e viajamos para a Bahia, ou melhor, Salvador. No Arquipélago de Abrolhos nos encontramos com o navio *Balena*, cujo capitão era Gardiner, de New Bedford. Eles estavam degustando uma baleia cachalote que haviam pescado com arpão no dia anterior. O capitão Gardiner havia, recentemente, saído de New Bedford rumo a uma viagem de caça às baleias no Oceano Pacífico.

Depois de acomodarem aqueles monstros enormes do oceano na lateral do navio, eles cortavam a cabeça do animal com pás afiadas afixadas em longas varas, e com longas conchas extraíam o melhor e mais puro óleo, chamado de “substância da cabeça”. Às vezes, cada cabeça rendia 20 barris desse produto caro, vendido, muitas vezes, por 50 dólares o barril. Em seguida, com grandes ganchos de ferro enfiados no corpo do animal e presos a um guincho enorme na extremidade do molinete, os marinheiros içavam e viravam a baleia enquanto os homens com pás afiadas cortavam tiras de gordura da baleia. Assim, toda a gordura era tirada e colocada a bordo do navio à medida que o enorme corpo era revirado pelo gancho, restando apenas a carcaça do animal, que era deixada à deriva e logo devorada por tubarões.

A gordura era picada em pedaços pequenos, jogada em grandes caldeirões de ferro e fervida. Quando o refugo da fervura ficava marrom, este era jogado debaixo do caldeirão para servir de combustível no processo de retirada da pura gordura. O óleo quente era então colocado em barris, resfriado, conservado e guardado para a venda. Enquanto esse trabalho estava em progresso, o cozinheiro e comissários de bordo (se o capitão achasse ne-

cessário) deviam trabalhar nos barris de farinha, enrolando quilos de massa, que logo eram fritos no óleo escaldante como guloseimas para todos a bordo. Os marinheiros chamavam isso de ter uma “boa refeição de gulodices”. O óleo quente era tão doce quanto o toicinho novo de porco.

O capitão Gardner me atualizou a respeito das notícias mais recentes de casa, e deixou comigo cartas para que eu levasse aos Estados Unidos. Dentro de alguns dias, cheguei à Bahia e, dali, naveguei de volta para Alexandria, D.C.

Durante a viagem de volta para casa, fiquei seriamente convencido quanto a um erro notório que eu havia cometido ao me permitir, como fizera por mais de um ano (depois de sempre ter praticado a abstinência), beber bebida destilada. Tomei essa consciência porque fiquei muito desgostoso com os efeitos desmoralizantes e degradantes da bebida, e bem convencido de que os marinheiros que bebiam estavam se arruinando e caminhando a passos largos para o cemitério. Apesar de já ter tomado medidas para me proteger do caminho dos bêbados, não me permitindo, sob hipótese alguma, beber mais que um copo de bebida alcoólica por dia – medida esta a que me aderi fielmente –, ainda assim o forte desejo por aquele copo, ao se aproximar a hora do jantar – a hora que costumava tomá-lo – era mais forte do que meu apetite por alimento. Isso me deixou alarmado. Refletindo sobre esse assunto, decidi que nunca mais beberia um copo de bebida alcoólica enquanto vivesse. Hoje, já faz 46 anos desde que tomei essa decisão tão importante em minha trajetória de vida, e não me lembro de ter violado esse voto nenhuma vez, a não ser para fins medicinais. Essa decisão deu novas energias para todo o meu ser e fez com que eu me sentisse um homem verdadeiramente livre. Todavia, naquela época, era considerada questão de educação beber vinho em reuniões sociais.

A viagem da Bahia até os cabos da Virgínia foi agradável. Chegamos a Alexandria por volta da última semana de novembro de 1821. Uma carta da minha esposa me esperava ali. Nela, minha esposa anunciava a morte de nosso único filho. O Sr. Gardner, o proprietário do *Talbot*, estava tão satisfeito com o rendimento da viagem que comprou um veleiro de alta velocidade e uma carga bem variada em Baltimore para que eu pudesse prosseguir em uma viagem de comércio rumo ao

Oceano Pacífico enquanto o *Talbot* permaneceria em Alexandria, pois precisava de alguns reparos.

Enquanto os preparativos estavam sendo feitos para a nossa viagem, comprei uma passagem na carruagem-correio de Baltimore para Massachusetts para visitar a minha família. Saímos de Baltimore na quarta-feira e chegamos a Fairhaven, Massachusetts, no domingo à noite, depois de um cansativo percurso de mais de quatro dias, parando apenas para fazermos uma troca de cavalos e uma refeição apressada até chegarmos a Rhode Island. Enquanto passávamos por Connecticut, à noite, os cavalos se assustaram e desviaram para a beira de um precipício, deixando a carruagem descontrolada. Um homem muito pesado, sentado no banco comigo, se agarrou no cinto até que este cedeu. O homem caiu em cima de mim, me esmagando na lateral do transporte, o que fez com que eu caísse no chão congelado. Se o cocheiro não tivesse saltado da carruagem para a beira do precipício e controlado os cavalos, teríamos morrido. Demorou algumas semanas até que me recuperasse, mas prossegui a viagem até chegar em casa.

Depois de ficar com minha família algumas semanas, retornei para Baltimore. Nessa viagem de volta, à medida que adentrávamos no território da Filadélfia por volta da meia-noite em uma carruagem de inverno fechada, com sete passageiros, e passávamos por um vale profundo, o cinto do banco dos dois cocheiros cedeu e eles caíram embaixo das rodas, fato até então desconhecido para nós, que estávamos confortavelmente agasalhados no lado de dentro da carruagem. Perguntei então por que os cavalos estavam indo tão rápido. Um dos passageiros disse:

– Deixe que vão! Eu gosto de velocidade.

No entanto, eu não estava muito satisfeito. Tirei a cobertura, abri a porta e gritei para o cocheiro; mas como não recebi nenhuma resposta, e percebendo que os cavalos desciam a toda velocidade a Rua Terceira, me curvei para frente a fim de falar com os cocheiros e descobri que eles não estavam mais lá. A carruagem estava sendo puxada a esmo pelos cavalos. Abaixei a escada e pisei nela, a uns 30 centímetros do chão, esperando uma oportunidade de saltar em um monte de neve, mas os cavalos ainda continuavam na estrada onde a neve estava gasta. Os passageiros gri-

tavam para que eu saltasse, já que queriam fazer o mesmo antes que a carruagem fosse despedaçada.

Finalmente me inclinei para frente com todas as minhas forças e saltei. Só vi as rodas traseiras passarem ao lado do meu corpo. Minha cabeça foi arremessada contra o chão, e não sei quantas vezes eu rolei antes de parar. Descobri então que tinha um corte em cima da cabeça, de onde escorria muito sangue. Eu conseguia ouvir a carruagem chocalhar furiosamente rua abaixo. Com a ajuda da luz da lua, encontrei meu chapéu e fui atrás da carruagem. Logo alcancei o Sr. G., filho do meu chefe, que viajava comigo vindo de Boston. Com medo, ele havia pulado também da carruagem e caído em cheio no chão, ficando gravemente ferido.

Depois de deixá-lo sob os cuidados de um médico, comecei a ter informações sobre o que havia acontecido com os outros cinco que viajavam conosco e com nossas bagagens. Encontrei os cavalos com um dos cocheiros, retornando com a carruagem quebrada na altura das rodas. Outros quatro passageiros haviam seguido o nosso exemplo e pulado. Eles não estavam muito feridos.

O último que encontrei era um homem muito pesado, e ele havia saltado na areia assim que a carruagem saía da rua pavimentada, e estava ileso. Os cavalos correram em direção ao rio, e repentinamente mudaram de rumo para se desviar de uma pequena elevação de terra, fazendo com que a lateral e as rodas da carruagem se chocassem violentamente naquele morro. Aquela batida teria, sem dúvida, matado qualquer passageiro que tivesse se arriscado a ficar na carruagem. Pela manhã soubemos que os cocheiros haviam conseguido escapar com vida, apesar de a carruagem ter esmagado os dedos de um e tirado o chapéu da cabeça do outro. Poucos dias depois pudemos enfim seguir viagem e chegamos à Baltimore.

Logo que voltei à Baltimore, fiquei no comando do brigue *Chatsworth*, como responsável por um carregamento bem variado e adequado para o tipo de viagem que tínhamos em mente. Eu tinha total liberdade para negociar, contanto que o negócio fosse rentável. Tínhamos à nossa disposição armas de fogo e munição para nos defendermos de possíveis ataques de piratas ou até mesmo de uma rebelião. Mais uma vez o imediato do navio foi o meu irmão F. Partimos de Baltimore no dia 22 de

janeiro de 1822 rumo à América do Sul e ao Oceano Pacífico. Poucas semanas depois, cruzamos as Ilhas de Cabo Verde, seguindo o curso em direção ao Oceano Antártico.

Nas proximidades da linha do equador, com o clima moderado e em meio a algumas calmarias, nos deparamos com uma espécie singular de peixe (mais numerosa do que em latitudes maiores), provida de algo parecido com remos e velas. Naturalistas, por vezes, o chamam de “*Nautilus*”, uma espécie de marisco. Com seus grandes e longos tentáculos que funcionam como remos e os firmam na água, eles sobem à superfície da água e inflam, chegando de dez a 15 centímetros de comprimento, e aproximadamente o mesmo de altura, parecendo um pequeno navio seguindo seu curso com todas as velas brancas. Eles nadam ao redor do navio e afundam de repente como se tivessem sido desnorteados por uma tempestade de vento. Em seguida, voltam à superfície outra vez e deslizam à frente com sua velocidade habitual, como se quisessem mostrar aos marinheiros que também são navios, e com velocidade superior. Mas assim que o vento surge, eles perdem a coragem, recolhem as “velas” e se escondem debaixo d’água de novo, até que o vento se acalme outra vez. Os marinheiros chamam esses peixes de “guerreiros portugueses”.

Ancoramos no porto do Rio de Janeiro por volta do dia 20 de março. Como não encontramos compradores para todo o carregamento, velejamos outra vez para o rio La Plata. Ao chegarmos à embocadura norte do rio, no silêncio da noite, apesar de estarmos cerca de quase cinco quilômetros da margem, podíamos ouvir os “cachorros do mar”, ou seja, as focas, gritando da beira da praia, para onde haviam ido para seus momentos de recreação. Na manhã seguinte ancoramos a certa distância de Montevideu a fim de perguntarmos se tinham interesse por nossas mercadorias, e logo descobrimos que queriam muito a nossa carga em Buenos Aires. Rumando para Buenos Aires à noite, por um canal estreito e novo para nós e sem um piloto, atingimos o fundo, e fomos obrigados a aliviar a nossa embarcação, jogando parte da carga no mar antes de o navio voltar a flutuar no canal outra vez. Quando chegamos à cidade de Buenos Aires, vendemos o nosso carregamento imediatamente com grande margem de lucro.

Enquanto estávamos em Buenos Aires, cidade líder em navegação, um vento do norte arrastou toda a água do rio por muitas léguas. Foi algo excepcional vermos os oficiais e tripulações dos navios passarem de um navio para outro pelo fundo seco e duro do rio, onde, no dia anterior, seus navios estavam flutuando e balançando a quatro metros e meio de profundidade. Porém, era perigoso transitar muitos quilômetros adiante nessas circunstâncias, pois se o vento cessasse ou se houvesse uma mudança de direção dele na embocadura do rio, a água voltaria impetuosamente, como o barulho de uma cachoeira, e faria com que os navios flutuassem outra vez rapidamente e voltassem ao seu balanço normal acima das âncoras.

Em Buenos Aires, até a supressão da Inquisição em 1820, nenhuma outra religião era tolerada exceto a católica romana. Era algo singular de se notar (como tivemos várias oportunidades de fazê-lo) como a grande maioria dos habitantes considerava as cerimônias de seus sacerdotes com supersticiosa admiração, especialmente a administração da hóstia aos moribundos.

O toque de um pequeno sino na rua anunciava a vinda da hóstia, geralmente na seguinte ordem: pouco à frente do sacerdote vinha um menino negro fazendo o som de “*ding-dong*” com aquele pequeno sino; em seguida, às vezes vinham dois soldados, um de cada lado do sacerdote, com as espingardas nos ombros e com baionetas afixadas para fazer com que a ordem da igreja fosse cumprida e todo joelho se dobrasse ao passar da hóstia. Se não se dobrassem, as pessoas teriam de se submeter à mira da baioneta dos soldados.

Disseram-me que um inglês, recusando-se a ajoelhar-se diante da hóstia que passava, foi esfaqueado por um soldado. As pessoas montadas em cavalo deveriam descer e se ajoelhar com os homens, mulheres e crianças nas ruas, bem como as pessoas nas soleiras das suas casas, mercearias e farmácias, enquanto o sacerdote passava com a hóstia e o vinho. Nós, os estrangeiros, podíamos ficar em qualquer lugar testemunhando a chegada da hóstia e mudar de lugar antes que ela nos alcançasse.

Cerca de 50 quilômetros abaixo da cidade de Buenos Aires, há um bom porto para despacho chamado Ensenado. Naquele lugar, reparamos o *Chatsworth* e nos preparamos para uma viagem de inverno até o Cabo Horn.

CAPÍTULO 12

Cruzando os pampas de Buenos Aires. Preparativos para enfrentar o Oceano Pacífico. Decidido a nunca mais tomar vinho. A vista do céu estrelado. Em uma situação alarmante em Cabo Horn. Dobrando o Cabo. A Ilha de Juan Fernandez. As montanhas do Peru. A chegada ao Callao. Viagem a Pisco. A paisagem e o clima de Lima. Terremotos. A destruição de Callao. Um navio fora da água. O Cemitério dos mortos.

Enquanto estávamos em Ensenado, nossa comunicação comercial em Buenos Aires nos obrigou a atravessar os pampas – vastas pradarias ao longo do sul daquela província. Para fazermos isso e também nos protegermos dos possíveis ladrões na estrada, nos unimos em grupos e nos armamos a fim de nos defendermos. Primeiro percorremos cerca de 30 quilômetros pelas pradarias e mais 30 pelas “loomas” – terras altas – até alcançarmos a cidade.

Andar por aquela vasta pradaria sem um guia era mais ou menos como estar na imensidão do oceano sem uma bússola. Não havia uma árvore, um arbusto, nem nada para avistarmos ao longe, a não ser juncos e grama alta selvagem. Os ocasionais rebanhos de ovelhas, porcos, bois cornudos e cavalos que se alimentavam sossegadamente, conforme seu próprio modo de se organizarem, eram as únicas coisas que atraíam a atenção e aliviavam a nossa mente enquanto passávamos pelos enlameados brejos com juncos, pelos pântanos com lodo e água estagnada e pelos vaus de riachos e córregos. Podíamos ver, em cima dos bois e cavalos, pássaros grandes e pequenos, tranquilamente empoleirados nas costas desses animais, sem nenhum outro lugar para repousar.

Montados em nossos cavalos semisselvagens alugados, e colocando o nosso bem-pago condutor à frente, passamos, como soldados rasos seguindo seu líder, por aqueles 30 quilômetros de pradarias, seguindo as pegadas do gado deixadas na lama, na maior parte do tempo com nossos braços ao redor dos pescoços dos cavalos, temendo sermos jogados em uma poça de lama entre os juncos, ou deixados a nadar no riacho.

Depois de viajarmos por cerca de quatro horas, os “*loomas*” apareceram à frente. Em seguida, passamos por uma casa de fazenda e então, já na metade do caminho, paramos em uma taberna para o jantar e troca de cavalos. Logo, uma tropa de 100 cavalos ou mais foi recolhida das pradarias e colocada num tipo de curral, e ali ficavam correndo a toda velocidade enquanto homens muito hábeis, com laços, ou longas cordas de couro com um nó corrediço na ponta, laçavam os cavalos e os prendiam em postes. Em seguida começava o treinamento de montaria nos cavalos, selvagens ou não. Depois disso, o cavaleiro guia os colocava de volta nas pradarias, e os cavalos, então, obedientemente se punham a seguir o cavalo-condutor sem se desviarem em meio àquele imenso campo. O mesmo ritual foi observado ao retornarmos para Ensenado.

Durante a nossa estadia ali, as inúmeras chegadas de mercadorias dos Estados Unidos abasteceram em grande quantidade o mercado ali, o que me permitiu comprar um carregamento para levar ao Pacífico em condições financeiras bem razoáveis. O *Chatsworth*, por fim, estava carregado, e então partimos para Lima, no Peru.

Como eu havia decidido na viagem anterior nunca mais beber bebidas alcoólicas, a não ser para fins medicinais, agora, ao deixar Buenos Aires, decidi também nunca mais beber um copo sequer de vinho. Nesse trabalho de reforma de hábitos de vida, me vi completamente sozinho, além de ficar exposto aos comentários zombeteiros daqueles com quem posteriormente me associava, especialmente quando me recusava a beber com eles. Apesar disso, mesmo após todos os comentários deles, de que não era impróprio e nem perigoso beber moderadamente, eles tiveram que admitir que minha postura era, de fato, o caminho mais *seguro*!

Quando se passa do hemisfério norte para o hemisfério sul, é admirável perceber a mudança notável no céu estrelado. Antes de uma embarcação chegar à linha do equador, a famosa Estrela Polar aparentemente se põe no horizonte norte, e uma grande parte das estrelas bem conhecidas no hemisfério norte se distanciam da visão dos marinheiros. Mas isso é substituído pela vista esplêndida, nova e variada no céu do sul à medida que o barco prossegue em direção às regiões polares do sul. Ali, nos céus do sudoeste, seguindo o rastro da Via Láctea nas noites estreladas, podem-se

ver duas pequenas nuvens brancas paradas, chamadas pelos marinheiros de “*nuvens de Magalhães*”. Ferguson diz: “Com a ajuda do telescópio, elas parecem ser uma mistura de pequenas nuvens e estrelas”. Contudo, a mais notável de todas as estrelas *nubladas* é, segundo Ferguson, diz, “a que está no meio da Constelação de Órion, onde sete estrelas (três das quais estão muito próximas umas das outras) parecem brilhar através de uma nuvem. Parece existir uma *abertura no céu*, através da qual é possível ver, por assim dizer, uma parte de uma região muito mais brilhante. Embora a maioria desses espaços se estendam por apenas alguns minutos na escala das coordenadas geográficas, por se localizarem entre as estrelas fixas, eles devem ser espaços bem maiores do que o que é ocupado pelo nosso sistema solar e nos quais parece haver um dia ininterrupto e perpétuo entre mundos inumeráveis que nenhuma engenhosidade humana jamais poderá descobrir”.

Essa abertura, ou lugar no céu, é, sem dúvida, a mesma mencionada nas Escrituras (ver João 1:51; Apocalipse 19:11). O centro dessa constelação – Órion – está a meio do caminho entre os polos do céu, precisamente sobre a linha do equador, e chega até ao meridiano no vigésimo terceiro dia de janeiro, às nove horas da noite. As Escrituras inspiradas atestam que “foi o universo formado pela palavra de Deus” (Hebreus. 11:3). “Ele estende o norte sobre o vazio e faz pairar a terra sobre o nada”. “Pelo Seu espírito ornou os céus” (Jó 26:7, 13).

Em nossa viagem de Buenos Aires para o Cabo Horn, chegamos às proximidades das Ilhas Malvinas, a cerca de 400 ou 600 quilômetros ao nordeste do cabo. Ali nos esforçamos para aportar durante uma tempestade, indo de encontro ao Canal de São Carlos. O crescente vendaval, porém, nos obrigou a zarpar e continuar o curso rumo ao sul. Ao chegarmos próximo ao Cabo Horn por volta de julho e agosto, durante a estação mais fria e mais tempestuosa do ano, lutamos por 30 dias contra os fortes ventos incessantes do oeste e contra as ilhas flutuantes de gelo das regiões polares, tentando, como dizem os marinheiros, dobrar o Cabo Horn.

Certo dia, enquanto o nosso navio se encontrava com a vela de carangueja equilibrada, a certa distância do Cabo Horn, devido a um forte vendaval do oeste, fortes ondas nos atingiram a bombordo, quebrando nossas amuradas e espeques, rachando os sarrafos da borda do navio e jo-

gando-os contra o mastro de perto do molinete até o corredor da cabine. Naquela condição exposta e perigosa, com o navio sujeito a encher de água e afundar imediatamente, armamos a vela grande da gávea e colocamos a embarcação contra o vento. E para deixarmos o navio ainda mais estável, largamos também a vela de traquete com pouco pano, o que fez com que a velocidade do navio aumentasse com tanta fúria que enormes quantidades de água entravam pelos espaços que ficaram abertos na borda do navio devido aos estragos. Felizmente tínhamos em mãos uma nova lona impermeável. Àquela altura estávamos todos empenhados em tapar esses espaços abertos com a lona, quando surgiu a oportunidade, prendendo-a com pregos, para então voltarmos aos nossos abrigos até que o navio virasse outra vez a sota-vento. Durante duas horas protegemos assim, temporariamente, os espaços abertos. Passado o perigo, guardamos a vela grande da gávea e a vela de traquete e colocamos o navio novamente contra o vento para que seguisse na direção que queríamos sob uma vela de carangueja equilibrada e encurtada. Então, depois de bombearmos a água para fora e limpamos os destroços, tivemos tempo de refletir sobre como havíamos escapado por pouco da completa destruição, e de como a bondade de Deus abriu o caminho para nos salvar naquela hora de provação.

No dia seguinte, quando a tempestade finalmente diminuiu, reparamos os danos mais minuciosamente. Depois de uns 30 dias de combate perto do Cabo Horn contra os vendavais do oeste e impetuosas tempestades de neve, conseguimos dobrar o cabo e rumar para a Ilha de Juan Fernandez, 2.300 quilômetros ao norte dali. Os ventos do oeste estavam agora a nosso favor, de modo que em alguns dias o tempo mudou, e passamos por aquela ilha famosíssima que um dia fora o mundo de Robinson Crusóé.

Depois de navegarmos por uns 4.100 quilômetros daquele Cabo tempestuoso, pudemos avistar distintamente as imponentes montanhas do Peru, embora ainda estivéssemos a cerca de 128 quilômetros de distância da costa. Seguindo adiante, jogamos a âncora na espaçosa baía de Callao, cerca de quase dez quilômetros a oeste da famosa cidade de Lima.

A demanda por produtos norte-americanos estava em alta naquela época no Peru; assim, algumas das minhas primeiras vendas de farinha chegaram a mais de 70 dólares por barril. Algumas cargas que chegaram

logo depois de nós reduziram o preço para 30 dólares. Naquele lugar, aluguei o *Chatsworth* a um comerciante espanhol para uma viagem a Pisco, que fica a uns 180 quilômetros mais ao sul – um negócio vantajoso para ambos, pois eu poderia vender carga em Pisco e ele retornaria com a dele.

Logo depois de chegarmos a Pisco, dois homens, juntamente com o imediato, foram até a aldeia, a cerca de cinco quilômetros do porto, para conseguir carne e legumes para o jantar. Porém, os dois homens voltaram com a notícia de que soldados patriotas haviam descido das montanhas e cercado a aldeia, saqueando as lojas onde parte da nossa carga estava à venda. Contaram também que os soldados haviam levado o imediato à periferia da aldeia a fim de matá-lo a tiros. Os soldados ainda avisaram aos nossos homens que desceriam até o porto para tomar o nosso navio e se livrar de mim; tudo isso porque tínhamos trazido a bordo de Lima o comerciante espanhol. Logo o imediato apareceu na praia. Depois que o barco o trouxe a bordo, ele nos disse que os soldados, ao descobrirem que ele era o imediato do *Chatsworth*, o levaram para o extremo da aldeia a fim de matá-lo. Ao chegarem ao local, um dos soldados convenceu os outros a não o matar. Então, eles decidiram deixá-lo ir, mas o espancaram sem misericórdia com suas espadas.

Nós então nos preparamos para nos defendermos, mas os nossos inimigos acharam melhor não se expor ao alcance das nossas balas de canhão. Apesar dos nossos adversários, que continuavam a nos ameaçar, vendemos todo o nosso carregamento ali a preços melhores do que os que oferecemos em Callao. E assim retornamos ao Callao com o carregamento do comerciante espanhol.

Enquanto estávamos em Callao, uma baleia apareceu na baía. O navio baleeiro *Nantucket* estava lá naquela ocasião, e seguiu a baleia com os botes, fisingando-a com o arpão. A baleia precipitou-se em meio às embarcações como um raio na água espumante, arrastando o barco que a havia alvejado e lançando-se com ímpeto para baixo de um grande navio americano. Aquela fúria foi apenas um pequeno aviso a seus caçadores para pararem de segui-la e salvarem suas vidas. Era como se estivesse deixando a seus inimigos desconhecidos a seguinte recomendação: “Se vocês me seguirem, nunca mais arpoarão outra pobre baleia”. A baleia ainda passou

rapidamente por entre a frota e seguiu em direção à extremidade da baía, em águas rasas. O bote a seguiu e a fisgou outra vez com o arpão no momento em que ela saiu da baía ziguezagueando. E assim, em pouco tempo, pudemos avistar o bote à distância, à medida que o sol se punha, com suas bandeirolas tremulando – um sinal de que a baleia estava morta.

O tenente Conner, agora comodoro, que comandava a escuna *Golfinho* dos Estados Unidos, foi em busca da grande pesca e chegou no dia seguinte, rebocando a baleia e o bote. No outro dia ele convidou os cidadãos de Lima para testemunhar como os norte-americanos cortavam e preparavam as grandes baleias capturadas em águas estrangeiras.

O clima dessa região é salubre, e a vista, muito agradável. Ali há nuvens brancas flutuantes, e além delas é possível avistar um céu azul-escuro, aparentemente o dobro da distância da terra em relação à América do Norte. E há também o ar salutar e fresco, os fortes ventos alísios, os campos sempre verdes e árvores carregadas de frutos deliciosos, sem falar do solo repleto de vegetação exuberante tanto para os homens quanto para os animais. Não se veem tempestades de chuva e as pessoas dizem que ali nunca chove. A cidade é murada e guardada ao leste por montanhas imponentes de fácil escalada, até mesmo acima das imensas nuvens brancas, que passeiam abaixo do espectador até que elas se elevam a uma posição maior na montanha, e em seguida flutuam sobre o vasto Oceano Pacífico ao oeste. E ainda mais longe, ao leste, a cerca de 90 léguas, pode-se ver a enorme Cordilheira dos Andes, coberta de neve, totalmente visível a olho nu, despejando torrentes de água que regam as planícies embaixo. Essa água é também levada às ruas da cidade por meio de canais delimitados por muros.

Eu ainda poderia acrescentar muitas coisas a essa descrição que criariam desejo de morar naquele lugar. Mas apenas um tremor de terra (e os terremotos são frequentes naquela região), às vezes nas altas horas da noite, fazendo os moradores saírem desesperados pelas ruas em busca de proteção contra desabamentos de edifícios, correndo aos choros e gritos por misericórdia, já é suficiente para fazer alguém mudar rapidamente de ideia, e ir para qualquer região onde a terra repousa sossegadamente em seus próprios fundamentos.

O senhor Haskell afirma em seu livro *Chronology of the World* [A Cronologia do Mundo] que Lima foi destruída por um terremoto em outubro de 1746. Acho que não foi a *cidade* de Lima, mas sim o porto da cidade, chamado de Callao, pois a parte mais famosa e central da cidade de Lima é a Praça do Palácio. De um lado dela, quando lá estivemos, ficava um grande e comprido edifício de um andar, muito antigo e feito de madeira, onde os oficiais da cidade faziam negócios. Frequentemente me diziam que esse edifício tinha sido a moradia de um aventureiro espanhol, chamado Pizarro, depois de ele ter conquistado o Peru. Se essa afirmação estiver correta, podemos concluir que ele morou ali muito antes do terremoto de 1746. Assim, aquela parte da cidade não poderia ter sido destruída, mas sim o porto de Callao.

A cidade de Lima situa-se a cerca de dez quilômetros do porto de Callao, e está a aproximadamente 200 metros acima do nível do mar, num plano inclinado. Durante minha estadia ali naquela cidade, em 1822 e 1823, 77 anos depois do terremoto, visitei muitas vezes o local para ver as pilhas de tijolos maciços, que podiam estar a cerca de 45 centímetros abaixo d'água ou até onde meus olhos podiam ver. Esses tijolos faziam parte dos edifícios e paredes do lugar na época do terremoto. Disseram-me que uma fragata espanhola estava atracada no porto quando o terremoto aconteceu. E depois que o terremoto o destruiu, essa fragata foi encontrada a cinco quilômetros terra a dentro, mais ou menos na metade do caminho entre o porto de Callao e a cidade, a cerca de 100 metros acima do nível do mar. Se isso for verdade (e eu nunca vi ninguém tentar contestar e desmentir), então provavelmente, deve ter sido o terremoto que fez com que a terra do fundo do mar primeiramente se elevasse, impelindo com tanta força a massa de água entre o mar e a terra que a fragata foi elevada ao plano inclinado; e quando a água recuou, ela foi deixada a cerca de cinco quilômetros da praia.

Pelo que parece, o porto de Callao foi inundado pelo mar, pois suas ruínas estão quase no mesmo nível do mar, e estão abaixo de um lago de água separado do oceano por um banco de areia. Ouvei, e também observei, que ali a maré não sobe nem desce em determinados períodos como acontece em quase todos os outros portos e lugares. Conclui-se, portanto, que a massa de água que cobre as ruínas de Callao não vem do mar.

Outra curiosidade singular que descobri naquele lugar foi o cemitério, a uns oito quilômetros da cidade, diferente de qualquer coisa que eu já tinha visto. Na entrada havia uma igreja com uma cruz. Parte do caminho em volta do cemitério era feito de um muro duplo. O espaço, ou a passagem, entre aqueles muros parecia ser de 12 metros de largura. Os muros tinham dois metros e meio de altura e dois metros de espessura, com três fileiras de túmulos, onde os mortos eram depositados. Aqueles túmulos eram alugados para as pessoas que podiam dar-se ao luxo de sepultar seus mortos em grande estilo – um aluguel que podia ser de seis meses ou pelo tempo que fosse combinado. Alguns desses túmulos tinham paredes e outros tinham portas de ferro trancadas. Os túmulos desocupados estavam abertos, para “tomar um ar”. No centro, entre os muros, havia câmaras mortuárias fundas, cobertas com grades de ferro, onde podíamos ver corpos mortos, todos empilhados sem nenhuma organização. Fiquei sabendo que quando acabavam os seis meses ou o tempo do aluguel combinado, os corpos eram retirados dos túmulos e jogados naquela câmara mortuária ao centro, ficando os túmulos liberados para o sepultamento de outros mortos. Em outra área do cemitério, os mortos eram enterrados em fileiras. Perto da igreja havia uma grande câmara mortuária circular com uma torre no teto, que ficava sobre pilares a vários metros acima da câmara. Ali era mais um lugar para enterros. Ao olhar por cima do corrimão colocado em volta daquela câmara, para evitar a queda de gente viva ali, a vista era a mais revoltante. Alguns estavam de pé, outros de cabeça para baixo; ou seja, os mortos ficavam em todas as posições imagináveis após serem lançados da maca em que eram trazidos, caindo ali com roupas esfarrapadas e imundas com que haviam morrido. Esses, evidentemente, eram os pobres desprezados, cujos amigos e familiares não tinham recursos para pagar o aluguel de uma sepultura no subsolo, ou num dos túmulos caídos no muro. Soldados mortos eram levados dos fortes e jogados ali com pouca cerimônia. O ar ali era tão salubre que nenhum odor ruim subia daqueles cadáveres. Eles literalmente haviam definhado e se secado.

CAPÍTULO 13

A casa da moeda. Cunhagem. Igrejas católicas e as festividades. Como se lembrar de Deus. Inquisição espanhola. Viagem a Trujillo. O Chatsworth é vendido. Métodos de contrabando. Cavalos espanhóis. Método indiano de contrabando. O Chatsworth é entregue. Viagem ao Callao. Problemas com o capitão. O banquete.

Naquela viagem tivemos a oportunidade de conhecer a casa da moeda dos peruanos e ver o processo de fabricação da moeda deles. No centro da sala de cunhagem, havia um fosso com cerca de dois metros de profundidade e um e meio de diâmetro. No centro do fundo daquele fosso estava a base na qual ficava o pivô central inferior, onde o dinheiro era colocado para ser cunhado. A máquina de cunhagem ficava no topo, como um cabrestante comum, com buracos feitos por onde passavam duas alavancas longas ou barras de mais de seis metros de comprimento, e havia um homem em cada extremidade da barra. A parte superior do cabrestante afunilava-se a um ponto no qual a cunhagem era afixada.

Um homem ficava no fosso com meio saco de moedas de prata para serem cunhadas em moedas de 50 ou 25 centavos, conforme era o caso. Ele segurava cada moeda entre o seu polegar e o dedo indicador no pivô central inferior. O cunho ficava na parte debaixo do cabrestante, apenas alguns centímetros acima dos dedos do homem. Os homens pegavam a extremidade das barras do cabrestante e o giravam até a metade; o objeto então cunhava a prata com um estampido e, num salto, voava de volta para o seu lugar. Ali em cima os quatro homens seguravam as barras novamente, giravam novamente o cabrestante, o enviavam de volta, e mais uma moeda era cunhada. Dessa maneira eles cunhavam várias moedas por minuto. Disseram-nos que o cunho descia cada vez com uma força equivalente a sete toneladas.

A máquina, àquela altura, estava preparada para cunhar “*sixpences*” – uma moeda britânica da época que valia seis centavos. Eu fiquei observando o homem do fosso, pois queria ver como ele conseguia segurar

aquelas moedas tão pequenas a milímetros do cunho que descia com sete toneladas várias vezes por minuto, ou tantas vezes quanto a habilidade do homem lhe permitia colocar as moedas ainda não cunhadas sob o cunho. O homem parecia bem à vontade nesse ofício, e realizava o trabalho com a mesma facilidade que uma costureira conserta roupas. “Ele está acostumado com o trabalho”, alguém me disse; mas, e se ele tivesse perdido algum polegar ou outro dedo antes de se acostumar com o trabalho? E aí? O mistério para mim era como um homem poderia se acostumar com um ofício tão perigoso como aquele sem ter os dedos prensados.

Aqueles peruanos eram católicos romanos. Dentro dos muros da cidade deles havia cerca de 60 igrejas católicas, quase todas de pedra e tijolo. Muitas delas eram construções muito caras que se estendiam por *vários acres de terra*, com belos jardins nos canteiros centrais e com tantos aposentos que os estrangeiros precisavam contratar um guia para não se perderem no caminho. Em vários daqueles aposentos haviam pinturas esplêndidas e valiosas imagens de santos, e as pessoas ajoelhavam-se diante delas, fazendo o sinal da cruz e mexendo os lábios como se estivessem orando. Em muitas daquelas igrejas, particularmente o local designado para a adoração pública, as colunas que sustentavam as pesadas abóbodas eram banhadas com prata. Seus altares eram ricamente ornamentados com grandes chifres dourados. Porém, os soldados, os Patriotas, estavam esfolando e retirando o ouro e a prata, cunhando-os em moedas para pagar os exércitos.

Os peruanos também tinham vários dias festivos: os dias de cada um dos santos e também o dia de todos os santos. Entretanto, o festival mais importante que presenciei na igreja era a representação de Jesus e seus discípulos na última Páscoa e a última ceia. Uma grande mesa foi colocada perto do centro da igreja, cheia de pratos de prata, jarros, bandejas de prata, facas, garfos. E Jesus e os doze apóstolos, em tamanho real, estavam todos sentados em ordem ao redor da mesa, maravilhosamente vestidos com coberturas de prata na cabeça. Conforme iam entrando, as pessoas caíam de joelhos ao redor deles, aparentemente pasmas com a visão imponente. Enquanto os fiéis adoravam conforme o seu costume, os policiais saíam em busca de nós, os protestantes estrangeiros, exigindo que nos ajoelhássemos também. Estávamos tão ansiosos para ver como aquela festa era realizada

que continuamos nos movendo e trocando de lugar, até que, depois da perseguição insistente e exigência de que nos ajoelhássemos, saímos e fomos visitar outras igrejas, que também estavam abertas naquela ocasião.

Algumas daquelas igrejas tinham muitos sinos; e era quase impossível ouvir qualquer coisa quando a ocasião requeria que todos fossem tocados ao mesmo tempo. Depois que cheguei à cidade, eu estava na rua conversando com alguns amigos, quando de repente os sinos começaram a dobrar em um tom lento e fúnebre. Todas as lojas e negócios da cidade fecharam; carruagens e todos os veículos em movimento pararam; homens, mulheres e crianças, não importavam quais fossem os seus compromissos ou quão interessante estivessem as conversas, todos pararam de falar. Homens a cavalo desmontaram de seus cavalos. Todos os homens tiraram o chapéu e esperaram respeitosamente por um ou dois minutos até que o tom solene dos sinos mudasse para um tom mais alegre. Só então os negócios voltaram a funcionar e as pessoas colocaram de volta os seus chapéus, exatamente como estavam antes de os sinos soarem.

Isso aconteceu ao por do sol. Perguntei ao meu amigo espanhol – que durante o acontecimento pareceu muito devoto – qual era o significado daquela pequena cerimônia. Ele me disse:

– Ora, serve para que nos lembremos de Deus no final de cada dia.

Considerarei aquela cerimônia extremamente respeitosa, digna de imitação universal. No entanto, apesar de todas as cerimônias religiosas e todas as demonstrações públicas de respeito, aquele povo estava vivendo em contínua violação do segundo mandamento de Deus. Ali no Peru, os sacerdotes não hesitavam em frequentar casas de jogos e jogar bilhar aos domingos, assim como faziam em outros dias da semana.

Quando os católicos romanos suprimiram a Inquisição, havia uma inquisição marcante na cidade de Lima que ocupava grande região. Os peruanos não apenas suprimiram essa diabólica instituição naquela época, mas também reduziram seus edifícios a pó, deixando um monte de ruínas, com exceção de apenas uma das salas do tribunal onde instrumentos de tortura haviam sido dispostos e arrumados para a cruel obra de torturar os hereges. Vimos muitos lugares em que as paredes estavam derrubadas, e nos disseram que aqueles locais eram por onde os instrumentos de tortura

havia sido retirados. A multidão havia deixado alguns antigos tinteiros em cima das escrivatinhas.

Vimos também alguns calabouços sombrios que estavam abaixo das ruínas no subsolo. Em um canto notamos um leito feito de terra, erigido com pedras a alguns metros acima do solo úmido, que servia de cama para os prisioneiros. Mostraram-nos também alguns quartinhos que ainda permaneciam em pé. Aqueles eram para a tortura dos hereges, cujo tamanho era o mínimo suficiente para que uma pessoa ficasse em pé com as mãos para baixo, trancada atrás de uma porta – uma posição que permitia que a pessoa sobrevivesse por muito pouco tempo. Mas prefiro não dar mais detalhes no momento sobre essas pretensas instituições cristãs da Igreja Católica Romana, instituídas e mantidas durante séculos pelo papa, que concedeu poder a seus bispos e padres para punirem e condenarem à morte aqueles a quem chamavam de hereges, por meio de todos os tipos de tortura que demônios em forma humana poderiam inventar.

Levamos a bordo vários passageiros de Callao para Trujillo, latitude 8° ao sul. Lá vendemos o *Chatsworth* por dez mil dólares a um comerciante espanhol. Sete mil dólares seriam pagos ali em Trujillo com moedas de prata. Como a exportação de moedas de prata e de qualquer tipo de ouro era proibida pelo governo peruano, várias medidas de peso foram inventadas pelos estrangeiros e suas embarcações. Como o acordo era que toda a prata fosse entregue a mim fora da rebentação das ondas, a bordo do *Chatsworth*, quando chegou a hora de partirmos de Lima, perguntei como aquele dinheiro seria entregue. O comerciante me disse:

- Será entregue a você hoje à noite, por volta da meia-noite.
- Mas como? – perguntei.
- Enviaremos alguns índios (aborígenes) para entregarem a você.

Perguntei se o dinheiro, quando levado, seria contado diante de mim antes que eu partisse do porto, para que eu identificasse o dinheiro e o número de moedas conforme descritos na fatura.

O comerciante espanhol respondeu que ele havia especificado a quantia de prata na nota fiscal e que tudo havia sido entregue nas mãos de vários índios muitas semanas antes, todos sujeitos às suas ordens.

- Mas o que fizeram com a prata? – perguntei.
- Ah, enterraram em algum lugar.
- E você sabe onde?
- Não.
- Que garantia você tem da parte deles de que eles guardaram a prata para você?
- Nenhuma!
- Como é que você sabe então que eles vão me entregar tudo esta noite?
- Bom, há muito tempo que eles trabalham para mim. Eu já coloquei nas mãos deles milhares de dólares nesse mesmo esquema e lhes paguei muito bem quando entregaram o que lhes confiei. Nunca houve qualquer falha por parte deles até hoje. E eu nada temo. Eles são as pessoas mais honestas do mundo, especialmente quando vivem isolados, por conta própria.

O *Chatsworth* estava a uns três quilômetros da costa. A rebentação na costa era muito perigosa para que os botes atravessassem. O governo usava um grande bote de dezesseis remos, conduzido por índios especialmente treinados para aquela tarefa; e quando a ocasião exigia que o grande bote se dirigisse até as embarcações na costa ou que retornasse atravessando a perigosa rebentação das ondas do mar, outro grupo de índios ficava na beira da praia, e quando percebiam que as ondas estavam subindo e que iriam rebentar sobre o barco, eles davam um grito terrível! O grito era um sinal para os remadores, que em seguida colocavam a proa do barco na direção da onda em rebentação. Nessa situação tensa, os remadores ficavam em suas posições, prontos para obedecer às ordens do timoneiro para que mantivessem o bote diretamente voltado para o mar. Dessa forma, ele conseguia transpor as ondas, sendo arremessado com violência pela rebentação das ondas. Em seguida, eles começavam a remar desesperadamente para ficar longe de algum banco de areia antes que viesse outra onda. Quando o bote estava retornando, e eles ouviam o grito dos vigias na praia, o timoneiro virava o bote diante da rebentação das ondas e os remadores remavam com toda a força. Depois de duas ou três lutas contra as

ondas, o perigo passava. Os vigias na praia gritavam de alegria, juntamente com os barqueiros, anunciando a todos que estava tudo bem.

As pessoas daquela região, e em outros lugares ao longo da costa, possuem outro tipo de bote, que chamam de “*caballos*”, ou cavalos, pois navegavam neles como se estivessem montados em um cavalo. Aqueles *caballos* são feitos de grandes iris comuns, ou juncos, amarrados de maneira bem firme, medindo mais ou menos três metros de comprimento e menos de um metro de diâmetro em sua parte maior, afinando para cinco centímetros na pequena ponta. Aquela ponta acabava se tornando a proa do *caballo*, ficando fora d’água de maneira proeminente para que cortasse o mar. A parte grande era aquela em que “montavam”. Somente aqueles que eram bem treinados podiam “montar” naquele tipo de “cavalo”, ou pelo menos mantê-lo com o lado certo virado para cima, mas não por muito tempo. As pessoas, especialmente os índios, se movimentavam pela água com esse tipo de barco de uma forma magistral, muito mais rapidamente do que em um barco comum. Eles usavam um tipo de remo duplo, ou afixado nas duas extremidades, e se sentavam como se estivessem montados a cavalo.

Foi interessante vê-los remar alternadamente em cada uma das pontas do barco para transpor a rebentação das ondas. E quando estavam prestes a passar por ela, eles se deitavam sobre o *caballo*, enquanto as ondas passavam por cima deles, e em seguida remavam outra vez antes que outra onda viesse. Disseram-me que aquele tipo de “cavalo” era muito importante em algumas partes da costa, onde a rebentação das ondas não permitiriam que um bote de um navio se aproximasse. As comunicações e despachos eram feitos por meio desses *caballos*, ou “cavalos” espanhóis.

Os índios encarregados de nos entregar a prata tiveram que passar por aquele local perigoso na noite escura, enquanto seus vigias na praia aguardavam com grande ansiedade o retorno deles em segurança. Quando acertamos o relógio à noite, pedi que meu irmão, o imediato chefe, ficasse no convés até meia-noite, e se ele visse alguém flutuando na água, aproximando-se de nós, deveria me chamar. À meia-noite ele me chamou dizendo que havia dois homens na água ao lado do navio. Abaixamos baldes de água vazios e um lampião aceso. Os índios desataram os sacos cheios de prata, que estavam firmemente presos com cordas embaixo dos

caballos, e colocaram a prata nos baldes para que a içássemos até o convés. Quando toda a prata estava a bordo, os índios pareceram muito felizes por cumprirem seu trabalho. Para mim parecia impossível que os índios conseguissem passar pela perigosa rebentação àquela altura da noite. Nós lhes demos uma rápida e singela refeição enquanto estavam sentados em seus “cavalos-marinhos”, pois não ousavam sair deles. Porém, logo se afastaram o mais rápido que puderam para tranquilizar seus companheiros que os aguardavam na praia e enfim receber o pagamento que o mercador espanhol prometera. E assim como o comerciante havia me garantido, cada moeda foi entregue a mim conforme a fatura.

Então, entreguei o *Chatsworth* para o comprador espanhol, me despedi de meus oficiais e tripulantes (meu irmão me sucedeu no comando do *Chatsworth* e o segundo oficial o sucedeu como imediato), e permaneci a serviço dos novos proprietários para fazer comércio no Oceano Pacífico.

Em seguida, viajei para Lima a bordo de uma escuna peruana. Eu estava ciente de que estava me arriscando demais nas mãos desse desconhecido e sua tripulação, pois eles poderiam pensar que aquela grande quantia de dinheiro que coloquei nas suas mãos valia mais do que minha própria vida; porém, eu não tinha outro meio de transporte para Lima. Esforcei-me para não demonstrar nenhum tipo de medo, nem falta de confiança nele como homem honrado, mas fiquei observando-o atentamente e tive anseio de que a embarcação mantivesse um curso direto e sem desvio de rota.

Ancoramos na Baía de Callao depois de sete dias. Na chegada, ele se recusou a entregar os meus sete mil dólares em prata que eu havia colocado sob o seu cuidado até que chegássemos ao Callao, alegando que o governo peruano não lhe tinha permitido a entrega. Ele havia compreendido muito bem toda a questão quando eu entregara o dinheiro aos seus cuidados. Era para ele me devolver quando chegássemos ao Callao. Ele também sabia que, se ele declarasse qualquer item pertencente a um estrangeiro a bordo, não importava o quão honestamente fosse a procedência, o governo apreenderia o item e usariam para si. Portanto, naquela atual conjuntura, ele não queria me deixar pegar a minha prata e nem estava disposto a informar o governo que havia prata a bordo de sua escuna.

Em seguida, a escuna zarpou imediatamente rumo a outro país, levantou a âncora e saiu mar a fora. Logo fiquei sabendo das intenções desonestas e perversas do comandante. Naquela ocasião eu estava a bordo de um baleeiro de New Bedford e vi o comandante saindo com a escuna à plena marcha. O capitão H. tripulou seu barco baleeiro e logo conseguimos alcançar a escuna. Ainda assim o comandante se recusou a me entregar a prata, até que percebeu que seria inútil resistir. Então, muito relutantemente, ele permitiu que eu recebesse a prata, prosseguindo sua viagem.

Transferi a minha prata a bordo do navio americano *Franklin*, 74, cujo comandante era o comodoro Stewart, até que estívéssemos prontos para partirmos pelo mar. Outros americanos tinham que fazer o mesmo para guardarem seus pertences em segurança.

O Sr. Swinegar, nosso comerciante peruano, deu um grande jantar para os capitães e comissários de bordo da Esquadra norte-americana, no dia 22 de fevereiro, em homenagem ao aniversário do general Washington. Como eu era a única pessoa na mesa que tinha decidido não beber vinho, nem bebida forte, por serem intoxicantes, o Sr. Swinegar afirmou a alguns de seus amigos que estavam com ele à mesa que iria me influenciar para que bebesse vinho com ele. Ele encheu o seu copo e me desafiou a beber com ele. Respondi ao desafio enchendo meu copo com água! Ele se recusou a beber a menos que eu enchesse meu copo com vinho e o acompanhasse. Eu disse:

– Sr. Swinegar, não posso, pois decidi definitivamente nunca mais beber vinho.

Àquela altura, todos olhavam para nós. Mas o Sr. Swinegar ainda esperava que eu enchesse o meu copo com vinho. Vários pediram para que eu condescendessem com o pedido dele. Um dos tenentes da esquadra, sentado a certa distância disse:

– Bates, com certeza você não vai se recusar a tomar um copo de vinho com o Sr. Swinegar.

Respondi que não poderia fazê-lo. Senti-me constrangido e triste por ver que um grupo tão alegre insistisse tanto que eu bebesse um copo de vinho, a ponto de quase se esquecerem do jantar maravilhoso bem

diante deles. Ao ver que não conseguiria me convencer, o Sr. Swinegar não me pressionou mais.

Naquela época, as minhas profundas convicções com respeito a fumar charutos me permitiram decidir também que, a partir daquela noite, nunca mais fumaria qualquer tipo de tabaco. Aquela vitória elevou meus sentimentos e pensamentos acima da fumaça do tabaco, que tinha, em grande medida, obscurecido minha mente, e me libertou de um ídolo que eu havia aprendido a adorar entre os marinheiros.

CAPÍTULO 14

Assuntos financeiros. Ladrões na estrada. Revistando os navios em busca de dinheiro. Um tenente leva um tiro. Navegando para casa. Tabaco. Reflexões importantes. Passando por Cabo Horn. A linha do equador. A estrela Polar. Um vendaval violento. Uma mudança de vento repentina. Situação desesperadora. Alegres vislumbres de terra. Vineyard Sound. Chegada a Boston. Em casa. Mais uma viagem. Passando pelo Cabo da Virgínia. Rumo ao exterior.

Como o pagamento pela compra de nossas mercadorias fora feito em moedas, e tanto moedas quanto qualquer forma de ouro ou prata eram proibidas pelo governo de serem exportadas, tivemos que nos sujeitar a muitas inconveniências e prejuízos para garantirmos o pagamento aos nossos proprietários. Muitos dos capitães nos navios mercantes que negociavam no pacífico tinham também a responsabilidade de cuidar e comercializar a carga que transportavam. Por sermos obrigados a realizarmos nossos negócios em duas alfândegas, em Callao e Lima, dez quilômetros de distância uma da outra, tornou-se necessário termos os nossos próprios cavalos para percorrermos a distância entre esses dois lugares.

Quando retornávamos para Callao, geralmente carregávamos no corpo o máximo de dólares e dobrões (moeda espanhola) que julgávamos prudente arriscar. Colocávamos o dinheiro nas botas, nos cintos das calças e o afivelávamos por baixo da roupa. Fazíamos isso porque a probabilidade de sermos roubados no meio do caminho era grande, e também porque estávamos sujeitos a uma inspeção por oficiais da alfândega antes de embarcarmos em nossos navios no porto. Geralmente distribuíamos porções do dinheiro entre a tripulação do nosso bote até que subíamos a bordo das nossas embarcações, e em seguida depositávamos o dinheiro em um dos nossos navios de guerra, para que ele fosse guardado em segurança, e pagávamos 1% ao comandante pelo depósito. Dessa forma, os oficiais de nosso governo recebiam e protegiam nossas propriedades por nos pertencerem.

Um dia, dois dos meus tripulantes foram inspecionados quando eu estava prestes a embarcar, e foram solicitados a ir até a alfândega. Eu

os seguiu. Eles tinham no corpo cerca de duzentos dólares. Os dois oficiais que pararam os homens, depois de contarem a soma de dinheiro, quiseram saber quanto eu iria lhes dar para que eles deixassem os meus marinheiros passarem sem declarar o assunto à alfândega.

– Um dobrão – eu disse.

– Não – eles responderam. – Vamos dividir entre nós esse dinheiro.

– Se vocês não aceitam a minha oferta, vão e façam a declaração.

Deixem o governo ficar com tudo, se eles quiserem.

Eles ainda tentaram me mostrar que a minha conduta era ilegal e que eu teria problemas por isso. Eu os fiz entender que eu apenas perderia aquele dinheiro, mas eles perderiam algo mais, pois as autoridades alfândegárias ficariam sabendo da proposta deles de dividir o dinheiro comigo e de se apropriar da parte dividida. Por fim, eles chegaram à conclusão de que era melhor me devolverem todo o dinheiro, exceto o dobrão que lhes ofereci. Aqueles homens nunca mais me incomodaram depois desse incidente quando eu estava para embarcar.

Certo dia, um pequeno grupo de homens tentava passar com o dinheiro escondido, quando um grupo armado e montado a cavalo apareceu, exigiu o dinheiro e ainda os obrigou a tirar a roupa para terem certeza de que pegariam tudo. Depois de roubarem todo o dinheiro, fugiram para as montanhas.

Espalhou-se a notícia de que o navio *Friendship*, de Salem, Massachusetts, tinha 11 mil dólares a bordo, depois de ter vendido a carga em Lima. O governo enviou um grupo de soldados com oficiais da alfândega para tomar posse daquela quantia. Fizeram uma busca diligente, mas não encontraram nada. Ainda assim, apreenderam o navio por muitos dias e deram muita dor de cabeça aos marinheiros. O dinheiro estava lá, guardado de forma tão perfeita entre as carlingas na parte de cima da cabine, cujo teto havia sido terminado e recém-pintado, que ninguém suspeitaria que o dinheiro pudesse estar ali. Depois que o governo devolveu o navio ao comissário de bordo, ele pegou o dinheiro e transferiu para o navio dos Estados Unidos, o *Franklin*, 74. Pouco tempo depois disso, um navio de

Boston foi apreendido no porto à noite, e demorou meses até que o capitão o recuperasse e o trouxesse de volta.

Um dia, em conversa com um dos oficiais peruanos que estava se orgulhando da independência do Peru e de terem se libertado do governo espanhol, lhe perguntaram qual era a visão dele a respeito de liberdade. Ele respondeu:

– Ora, se você tiver um cavalo e eu o quiser, e se eu for mais forte do que você, vou ficar com o cavalo! – Parecia que outros, quando queriam o nosso dinheiro e os nossos navios, tinham a mesma opinião.

Enquanto ainda estávamos em Lima, um tenente do exército peruano desertou e se juntou ao inimigo. Ele foi capturado, julgado e condenado a ser fuzilado fora dos muros de Lima. Aquela era uma maneira de execução que eu nunca havia testemunhado. Para satisfazer a minha curiosidade, acompanhei a grande multidão de cidadãos e consegui uma posição privilegiada no topo da muralha da cidade, bem perto de onde o condenado estava sentado, sendo atendido por um padre católico. Em seguida, vendaram seus olhos com um tampão. Os militares se posicionaram à sua frente em fileiras e aguardaram o momento designado para disparar, quando seriam todos dispostos em colunas, e as duas fileiras da frente ficariam cerca de 18 metros do condenado. Ao comando do superior, seis homens avançaram das fileiras a alguns metros do pobre homem e miraram os mosquetes na cabeça do condenado. Dada a ordem outra vez, atiraram. A cabeça do homem caiu sobre o ombro, aparentemente tão rapidamente como se tivesse sido cortada por um facão. Ele pareceu ter morrido sem agonizar. O esquadrão do exército, então, voltou em marcha com o som ensurdecedor de música de guerra. O executado foi levado para o cemitério.

O alvoroço da manhã havia terminado. Logo me vi quase solitário em meio a grande afluência de cidadãos que retornavam lentamente às suas respectivas residências. Decidi que nunca mais assistiria a outra execução por livre e espontânea vontade.

Já fazia 14 meses que estava viajando pelo Oceano Pacífico. Minha atividade comercial já estava chegando ao fim e me preparava para retornar aos Estados Unidos. O navio *Candace*, do capitão F. Burtody, estava

prestes a zarpar para Boston, Massachusetts, e, assim, reservei minha passagem para embarcar nele.

O capitão Burtody e eu concordamos que quando o *Candace* levantasse a âncora, nós iríamos a partir daquele momento parar de mascar tabaco. Por volta da última semana de novembro de 1823, toda a tripulação foi convocada para levantar âncora. Apenas aqueles que experimentam esse sentimento de voltar para casa podem compreender a emoção que inunda o coração de todos, começando pelo capitão até o camaroteiro, quando é dada a ordem: “Levantar âncora! Vamos para casa!”. Vida nova, energia e força parecem animar todos a bordo.

Os robustos marinheiros seguram firme nas alavancas, começam a enrolar o molinete e trazer as cordas molhadas para o convés. O pomposo navio, que parece unir-se à alegria da tripulação, avança passo a passo à sua âncora, até que se ouve o grito do oficial:

– Parem! A corda está na vertical!

As velas são então soltas, içadas ao topo do mastro, arqueadas pelo vento e prontas para nos levar ao lar. As vergas são braceadas para que a proa do navio se vire e este seja conduzido para fora do porto. O molinete volta a ser manuseado. Logo a âncora estará totalmente recolhida. Mais algumas voltas no molinete e a âncora finalmente se desprende, e o valoroso navio está livre. A âncora finalmente está a bordo e é pendurada em sua coluna; as velas se inflam com um refrescante vendaval. Os marinheiros gritam:

– Estamos indo para casa!

O sentimento dos marinheiros que ainda não puderam partir pode ser descrito mais ou menos assim: “Vejam, aquele navio levantou as âncoras e está saindo do porto, indo para casa. Sucesso para eles! Gostaríamos de estar voltando para casa hoje também.” Não importa quantos mares os marinheiros terão que cruzar, ou quantas tempestades terão que enfrentar, ou mesmo quão distantes estão de casa, o sentimento de alegria não deixa de vibrar em cada coração:

– Lar, lar, doce lar! Levantamos âncora rumo ao lar!

O nosso bom navio agora estava com a principal vela de joanete presa ao mastro, até que um bote parou ao lado do nosso navio com o

dinheiro e a prata que eu e o capitão Burtody havíamos ganhando com os negócios. Quando tudo estava seguro a bordo, partimos. Já era noite quando passamos pelo nosso último marco, São Lorenzo, prontos para seguir nossa jornada de mais de 13.600 quilômetros. O cozinheiro anunciou que o jantar estava pronto. O capitão Burtody disse para mim:

– Aqui vai o meu tabaco, Bates. – E tirou o tabaco da boca, jogando no mar.

– Aqui vai o meu também – eu disse.

Aquela foi a última vez que o tabaco poluiu meus lábios, mas o capitão Burtody não conseguiu superar a abstinência e insistiu firme comigo para que eu o acompanhasse. Eu agora estava livre de todas as bebidas destiladas, vinho e também do tabaco. Havia conquistado essa vitória passo a passo. De qualquer forma, eu não era viciado nesses artigos e nunca os havia usado de forma contínua, exceto para fazer companhia aos meus companheiros. Quantos milhões já não foram arruinados por causa de hábitos tão degradantes como esses! Senti-me muito mais humano quando consegui dominar todas essas coisas. Vinha fazendo também um grande esforço para alcançar a vitória sobre outro indiscutível pecado que aprendi com marinheiros perversos: os palavrões e o linguajar profano.

Desde que me entendo por gente, meu pai sempre fora um homem de oração. Minha mãe abraçou a religião quando eu tinha uns 12 anos de idade. Nunca ousei, mesmo depois de casado, falar irreverentemente de Deus na presença de meu pai. Como meu pai havia se esforçado para me ensinar os caminhos em que eu deveria trilhar, eu conhecia o caminho; mas as diferentes experiências dos últimos 16 anos da minha vida tinham me afastado do caminho que agora me esforçava para reconquistar.

Naquela nossa viagem de Cabo Horn rumo ao Oceano Pacífico, tentei arduamente romper o hábito de falar palavrões. Cheguei a dizer ao meu irmão que ele não deveria falar palavrões e nem permitir que os marinheiros falassem, pois eu não iria permitir esse mau hábito. Como agora eu tinha bastante tempo livre, eu lia boa parte do tempo, e muitas vezes, especialmente aos domingos, lia muitos capítulos da Bíblia. Ao agir dessa maneira, concluí que *estava me tornando* um cristão razoavelmente bom.

O navio continuou a progredir no curso da viagem, e quando chegamos a Cabo Horn, nos deparamos com uma tempestade. Mas como o vento estava favorável para o leste, depois de 48 horas, estávamos em segurança ao redor de Horn, no Oceano Atlântico sul, seguindo em direção ao norte, para casa.

Quando nos aproximamos da linha do equador, algumas estrelas conhecidas do hemisfério norte começaram a surgir – em especial os “Ponteiros”, que sempre direcionam os marinheiros para a Estrela Polar. Conforme o nosso bom navio *Candace* continuava firme, prosseguindo do oceano sul para a linha do equador, os “Ponteiros” assinalavam que a Estrela Polar estava no horizonte norte.

A noite estava clara; os vigias no convés ficaram todos à espera do aparecimento da Estrela Polar. Por fim, ela foi vista saindo da névoa do horizonte norte, aparentemente a um metro e meio acima da superfície do oceano. Quando os marinheiros veem pela primeira vez aquela famosa estrela, ao subirem do oceano sul, o coração deles fica mais alegre por aquela aparição do que por 24 horas de vento favorável. Se não houvesse como verificarmos a nossa latitude através de instrumentos náuticos, o surgimento dessa estrela no horizonte era como um arauto que proclamava que estávamos pelo menos a 190 quilômetros ao norte da linha do equador.

À medida que o *Candace* avançava em seu curso rumo aos mares do norte, cambaleando sob o vendaval refrescante dos ventos alísios do nordeste, nosso coração se alegrava noite após noite ao vermos a mesma estrela em ascensão, cada vez mais alta nos céus do norte – sinal inequívoco de que estávamos avançando rapidamente para o norte, para cada vez mais perto de casa.

Ouvi falar que quando os marinheiros portugueses retornavam com seus navios da América do Sul para sua pátria, Portugal, assim que avistavam a Estrela Polar acima do horizonte norte, era o momento e lugar em que as contas eram acertadas e a tripulação recebia seu pagamento até aquela data.

Tínhamos agora passado a barlavento das ilhas da Índia Ocidental, longe da influência dos ventos alísios do nordeste, e nos aproximávamos da temida Corrente do Golfo, na costa sul da América do Norte. Seguíamos

em frente, diante de um vento do sudeste que aumentava rapidamente, muito parecido com aquele de 1818 que eu vivenciei a bordo do navio *Frances*, como já mencionei antes. O capitão Burtody e eu nos lembramos das experiências anteriormente vividas, de momentos difíceis e da posição perigosa em que os navios são colocados ao se depararem com uma mudança repentina da direção do vento em fortes tempestades, muitas vezes deixando o navio incontrolável, especialmente na Corrente do Golfo ou suas cercanias.

O *Candace* estava com um bom lastro, e talvez tão bem preparado para lidar com tal tempestade desse tipo quanto quase qualquer outro navio. Seguíamos velozmente na direção do terrível vendaval, com a vela do traquete e a de joanete encurtadas. Quando a noite caiu, o mar parecia estar em terrível agitação. O trabalho importante dos comandantes e timoneiros agora era manter o navio inerte, ou com a proa diretamente voltada para as montanhas de mar. Como o capitão Burtody havia se posicionado no tombadilho superior a fim de dar todas as ordens necessárias com respeito à direção do navio durante a violenta tempestade, e como eu tinha confiança inabalável nas habilidades náuticas dele, decidi descer e ir descansar, caso conseguisse, e, assim como os outros passageiros, sair do caminho.

A chuva caía rapidamente, e por volta da meia-noite, ouvi um grito amedrontado:

– As velas estão apertadas contra o mastro!

Ouvi outro grito para o timoneiro, e depois outro para que todos ajudassem no convés. Corri pelo corredor que dava para a cabine e vi que o que mais temíamos havia acontecido: o vendaval furioso, vindo do sudeste, tinha cessado de repente, e agora vinha furiosamente da direção oposta. Assim que cheguei ao convés, vi que as velas de capa estavam pressionadas contra o mastro; e a proa do navio estava se virando para o oeste de encontro com as terríveis ondas gigantescas do sul que pareciam quase passar por cima de nós e prontas para causar nossa imediata destruição. O capitão Burtody, juntamente com toda a tripulação à vista, estava puxando com toda a força as cordas principais a estibordo. Ao ver o perigo iminente em que nos encontrávamos, sem parar para pensar que eu era apenas um passageiro, gritei a plenos pulmões:

– Soltem as cordas principais a estibordo e venham para este lado do navio e puxem as cordas principais a bombordo!

O capitão Burtody achava que o navio obedeceria ao comando do leme e viraria a proa para o leste. Quando o meu grito chamou a atenção dele, ele viu que a proa estava se movendo para o lado contrário. Então, a tripulação soltou as cordas a estibordo e puxaram as cordas a bombordo. As velas se inflaram e o navio mais uma vez prosseguiu em seu curso normal, apesar de estar em uma posição muito perigosa por causa das ondas enormes a sota-vento. Antes de as velas se inflarem, o navio tinha perdido seu rumo, e por pouco não foi engolido pelo mar enfurecido. A impressão que dava era que a popa estava para afundar. Como foi que o navio escapou de ser engolido pelo mar estava além da nossa compreensão. Depois que a ordem foi restaurada, pedi desculpas ao capitão por assumir o comando do seu navio, e ele me perdoou com alegria e generosidade.

Com a passagem do vendaval, cruzamos a Corrente do Golfo, e medimos a profundidade da água próxima à costa. Percebemos então que estávamos no meio do inverno. Por fim, ouviu-se o grito de alegria:

– Terra à vista!

Vimos que era a Block Island, que faz parte do Estado de Rhode Island. Foi, de fato, uma alegria avistarmos nossa terra natal que pouco a pouco se tornava mais distinta. Já estávamos a cerca de 65 quilômetros de casa. Sim, avistarmos qualquer terra depois de enxergarmos apenas céu e água por três longos meses foi um grande alívio. Encontramos um barco-piloto ali:

– De onde vocês vêm?

– Do Oceano Pacífico.

– Para onde estão indo?

– Para Boston.

– Vocês não querem um piloto para passar pelo Estreito de Vineyard? É sempre a rota mais segura na estação do inverno.

– Sim, venha conosco.

Em alguns minutos o piloto tinha todo o controle do navio, rumando para o Estreito de Vineyard. O barco-piloto então rumou ao mar a fim de encontrar-se com outra embarcação que também chegava à terra natal.

– Quais são as novidades nos Estados Unidos, piloto? Quais são as novidades da Europa? Como anda a situação do mundo? Quem será o nosso próximo presidente?

E assim seguiram as perguntas. Mal conseguíamos esperar pela resposta do piloto.

– Você tem algum jornal aí?

– Sim, mas não é o de hoje.

– Não faz mal, vai ser novidade para nós. Faz muito tempo que não temos nenhuma notícia da terra dos viventes.

À noite ancoramos em Holme's Hole, um porto espaçoso em Vineyard para navios com destino a Boston. Logo, vários barcos estavam enfileirados ali. Se levamos em conta a grande quantidade de cestas com diferentes tipos de tortas, bolos, frutas, etc., que várias pessoas levaram ao nosso convés, parecia que elas haviam adivinhado que estávamos famintos por aquela boa comida. Realmente, fizemos uma festa por algum tempo. Além daqueles quitutes, elas trouxeram também grandes cestas de roupas de algodão, luvas, etc. Um suprimento desses itens era também muito bem-vindos naquela estação fria. Quando as pessoas deixaram o navio ao anoitecer, houve certa agitação entre os barqueiros ao tentarem encontrar suas cestas. Um homem procurava algo no corredor da cabine, perguntando ao seu vizinho John se ele tinha visto sua *lida de tricô*.

– O quê? Os homens tricotam meias aqui? Eles andam com sua lida de tricô por aí?

Logo descobri que a “lida de tricô” a que ele se referia era a sua cesta de meias.

O vento nos favoreceu e logo estávamos passando em torno de Cabo Cod, na baía do Estado de Massachusetts. No dia seguinte, ancoramos na cidade de Boston, por volta do dia 20 de fevereiro de 1824, depois de uma viagem de três meses partindo da Baía de Callao.

A viagem foi muito lucrativa. Infelizmente, porém, um dos dois proprietários faliu durante nossa viagem, o que custou muito tempo e gastos até que um acordo fosse firmado.

Viajei mais 88 quilômetros de carruagem até chegar em casa outra vez. Uma menina de olhos azuis de um ano e quatro meses, que eu nunca tinha visto, estava lá esperando com sua mãe para me cumprimentar e me receber mais uma vez em nossa confortável e aprazível lareira. Como havia ficado longe de casa por mais de dois anos, me planejei para desfrutar da companhia da minha família e amigos por uma temporada. No entanto, depois de alguns meses, já me preparava para sair em outra viagem para a América do Sul, ou para qualquer lugar em que pudesse encontrar um negócio rentável.

Um novo brigue havia sido lançado, armado e equipado de acordo com o nosso gosto, com o nome de *Imperatriz*, de New Bedford. Parte de uma carga sortida foi carregada no porto de New Bedford. Dali zarpamos por volta do dia 15 de agosto de 1824 para Richmond, Virgínia, a fim de terminarmos de carregar o brigue com farinha e negociarmos no Rio de Janeiro.

Depois de terminarmos o carregamento em Richmond, passamos pelo rio James e ancoramos em Hampton Roads, para adquirirmos o nosso armamento em Norfolk. Como não encontramos nenhum canhão montado, seguimos viagem sem ele. Hoje em dia não é mais tão necessário que navios mercantes carreguem armamento como era naquela época devido aos barcos piratas. No dia 5 de setembro, nós desembarcamos o nosso piloto no Farol do Cabo Henry, e rumamos para o sudeste para encontrarmos os ventos alísios do nordeste.

Desde o dia em que decidi não mais beber vinho, em 1822, eu tinha bebido ocasionalmente cerveja e cidra. Mas depois de levantarmos as âncoras em Hampton Roads, decidi, de lá em diante, parar de beber qualquer tipo de cerveja, clara ou escura, ou cidra.

A perspectiva de uma viagem rentável e bem-sucedida era agora mais promissora do que a da última viagem que fizemos, pois eu agora era dono de uma parte do *Imperatriz* e de sua carga, e tinha a confiança dos meus sócios para vender e comprar cargas que se mostrassem vantajosas, bem como usar o meu bom senso e decidir a que parte do globo nós iria-

mos. Mas mesmo com todas essas vantagens e possibilidade de ficar rico, me sentia triste e com saudades de casa. Eu tinha conseguido vários livros interessantes para ler nas minhas horas vagas. Minha esposa achou que eu estava levando mais ficção e romances do que era necessário. Ao arrumar meu baú de livros, ela colocou por cima dos outros um exemplar de bolso do Novo Testamento, sem que eu soubesse. Ao abrir o baú para encontrar alguns livros interessantes, peguei o Novo Testamento. Na página de abertura havia esta bonita poesia, escrita pela Sra. Hemans, colocada ali para chamar minha atenção:

A Hora da Morte

As folhas têm seu tempo de cair,
As flores, de murchar com a brisa do norte,
E as estrelas, de se firmar no céu
Mas tu, ó morte, tens *todas* as estações apenas para ti!
O dia é para o cansativo lidar,
O anoitecer, para as alegres reuniões junto à lareira,
A noite, para os sonhos do sono e a voz da oração.
Mas tudo para ti, ó mais poderosa da terra.
A juventude e as rosas a desabrochar
Podem parecer coisas gloriosas demais para um dia se acabar;
E sorriem para ti; mas tu não és como aqueles
Que esperam o fruto amadurecer para então colher.
Sabemos quando as luas minguam,
Quando as aves de verão, de longe, cruzam o oceano,
Quando os matizes outonais tingem os grãos dourados,
Mas quem nos ensinará o momento de te procurar?
Será quando o primeiro vendaval de primavera
Vem sussurrar onde as violetas estão?
Será quando as rosas do caminho se tornam pálidas?
Elas têm uma temporada – *todas* nascem para morrer!
Tu estás onde as ondas espumejam,
Tu estás onde a música enche o ar,
Tu estás ao nosso redor em nosso lar de paz,
E o mundo nos chama para avançar – e ali tu também estás.

CAPÍTULO 15

Consciência do pecado. A doença e a morte de um marinheiro. Um funeral em alto-mar. Oração. Aliança com Deus. Um sonho. Chegada a Pernambuco. A paisagem de Pernambuco. Desembarcando uma senhora norte-americana. Vinho em um banquete. Vendendo minha mercadoria. Outra viagem. Pontos de vista religiosos. Um baleeiro. Farinha brasileira. Chegada à Santa Catarina. Paraíba. Vendendo a mercadoria. A terceira viagem.

A poesia mencionada no capítulo anterior prendeu, de fato, a minha atenção. Li e reli cada palavra. Meu interesse em ler romances e ficção acabou naquele momento. Entre os muitos livros que tinha, selecionei a obra *Rise and Progress of Religion in the Soul* [O Surgimento e o Progresso da Religião na Alma], de *Doddridge*. Este e a Bíblia agora me interessavam mais do que todos os outros livros.

Christopher Christopherson, da Noruega, um membro da minha tripulação, ficou doente assim que partimos do Cabo Henry. Nada na nossa caixa de remédios foi capaz de dar alívio ao pobre homem. Cada dia que passava, seu caso parecia ainda mais sem solução. A primeira estrofe do poema “A Hora da Morte”, especialmente o quarto verso, quase não saía da minha cabeça:

“Mas tu, ó morte, tens *todas* as estações apenas para ti!”

Eu desejava ser um cristão, mas o orgulho do meu coração e as vãs seduções deste mundo perverso ainda me prendiam com fortes garras. Lutei muito em minha mente antes de decidir orar. Sentia que já tinha adiado por tempo demais. Eu também temia que meus homens descobrissem que eu estava me convertendo. Além disso, eu não tinha um lugar solitário para orar. Ao recordar alguns incidentes da minha vida passada, de como Deus tantas vezes intervira com Sua mão para me salvar, quando a morte não cessava de me encarar, e de como eu logo me esquecia de todos os Seus atos de misericórdia, senti então que deveria me render. Finalmente, decidi testar o poder da oração e confessar todos os meus pecados. Abri a escotilha abaixo da mesa do jantar, onde preparei um lugar para ficar fora

da vista dos meus companheiros caso eles entrassem na cabine durante o meu momento de oração. A primeira vez em que dobrei os joelhos para orar, senti os cabelos da cabeça *se arrepiarem*, por ousar abrir a boca em oração ao santo e grande Deus. Mas eu estava decidido a perseverar até que eu encontrasse paz e perdão para a minha alma atribulada.

Eu não tinha nenhum amigo cristão em alto-mar para me dizer como deveria ser o processo de conversão ou por quanto tempo eu deveria estar num estado de penitência antes de me considerar verdadeiramente convertido. Então, me lembrei de quando era garoto, durante o grande reavivamento de 1807, em New Bedford e Fairhaven. Costumava ouvir os conversos relatando suas experiências, dizendo que ficaram lamentando pelo pecado por duas ou três semanas até o Senhor lhes trazer a paz ao espírito. Parecia que meu caso seria mais ou menos a mesma coisa.

Passaram-se 15 dias e nenhum raio de luz iluminava minha mente. Mais uma semana se foi e minha mente ainda estava conturbada como as águas do mar. Nesse período, andando pelo convés durante a noite, me senti fortemente tentado a pular do navio e pôr um fim a minha vida. Julguei que se tratava de uma tentação do diabo, e por isso deixei o convés imediatamente e não me permiti sair da cabine até a manhã seguinte.

Christopher àquela altura já estava muito doente e debilitado. Ocorreu-me que se ele morresse, eu deveria ser ainda mais zeloso e determinado com a minha salvação. Eu o trouxe para a cabine e o coloquei em um beliche próximo do meu, onde poderia dar-lhe mais atenção. Ordenei aos oficiais que cuidavam de Christopher durante a guarda da noite que me chamassem caso houvesse alguma mudança no estado dele. Quando acordei, assim que os primeiros raios da manhã surgiram, meu primeiro pensamento foi: como está o Christopher? Fui até o beliche e coloquei a minha mão na testa dele. Ele estava frio. Estava morto. Chamei o vigia da manhã e perguntei:

– Por que, Sr. Haffards? Christopher *está morto!* Por que você não me chamou?

– Estava com ele há meia hora, dei os remédios e não vimos nenhuma alteração no estado dele.

O pobre Christopher agora jazia no tombadilho superior. Por fim, o costuramos em uma rede e colocamos um pesado saco de areia em seus pés. Depois de decidirmos o horário para o funeral, fiquei muito preocupado com relação ao meu dever. Senti que era um pecador aos olhos de Deus, e não me atreveria a orar em público. Ainda assim, eu não podia permitir que o nosso pobre companheiro fosse jogado no fundo do mar sem algum tipo de cerimônia religiosa. Enquanto decidia sobre o que deveria fazer, o comissário de bordo me perguntou se eu não gostaria de ler um trecho do Livro de Orações da Igreja Anglicana. Respondi que sim e perguntei se ele tinha um ali. Ele me respondeu afirmativamente e pedi que ele trouxesse o livro.

Era exatamente o livro que eu queria, pois enquanto estive a bordo do serviço britânico, eu ouvia o capelão do navio ler orações daquele livro quando nossos marinheiros morriam. Esse, porém, era o primeiro funeral que aconteceria sob o meu comando.

Abri o livro e encontrei uma oração apropriada para a ocasião. Prepararam uma prancha, com uma das extremidades apoiada sobre a lateral da embarcação, onde seu corpo foi colocado, com os pés virados ao mar, de modo que, quando o outro lado da prancha fosse levantado, o corpo deslizaria até o oceano. Todos, menos o timoneiro, ficaram ao redor de Christopher para se despedirem dele, e em seguida depositarem seu corpo no fundo do mar quando a ordem fosse dada. A ideia de tentar realizar uma cerimônia religiosa por um morto, estando eu ainda não convertido, me incomodou muito. Pedi ao imediato que me chamasse quando tudo estivesse preparado, e então desci. Quando o oficial veio me chamar, subi de volta ao tombadilho superior, tremendo, com o livro aberto em minhas mãos. Em sinal de respeito, a tripulação descobriu a cabeça. Quando comecei a ler, minha voz falhou. Eu estava tão trêmulo que achei difícil ler com clareza. Senti naquele momento que eu era mesmo um pecador diante de Deus. Quando terminei a última frase, acenei com a mão para inclinarem a prancha, e me virei para a cabine. Passando pelo corredor, ainda pude ouvir o corpo de Christopher mergulhar no mar. Fui para o meu lugar de oração e desabafei todos os meus sentimentos em oração,

pedindo pelo perdão de todos os meus pecados e pelo perdão dos pecados do pobre homem que estava afundando na imensidão do oceano.

Isso ocorreu no dia 30 de setembro, 26 dias depois de partirmos dos Cabos da Virgínia. A partir daquele momento, senti o meu coração se dobrar à vontade de Deus. Resolvi renunciar, a partir de então, as obras infrutíferas do inimigo e buscar atentamente a vida eterna. Senti a convicção de que meus pecados haviam sido perdoados nessa data. Fiz então a seguinte aliança com Deus, que encontrei no livro *O Surgimento e o Progresso da Religião na Alma*:

UMA ALIANÇA SOLENE COM DEUS

“Eterno e bendito Deus, desejo apresentar-me diante de Ti com a mais profunda humilhação e abatimento de alma. Ciente de quão indigno é este verme pecador de comparecer diante da Santa Majestade do Céu, o Rei dos reis e Senhor dos senhores, [...] venho, portanto, reconhecendo ter sido um grande transgressor. Batendo em meu peito e dizendo como o humilde publicano: ‘Deus, tenha misericórdia de mim, pecador’, [...] hoje, com a máxima solenidade, me rendo a Ti. Renuncio a todos os antigos senhores que tiveram domínio sobre mim, e consagro a Ti tudo o que sou e tudo o que tenho. [...] Usa-me, ó Senhor, eu Te imploro, como instrumento no Teu serviço; quero ser contado entre o Teu povo peculiar. Deixe-me ser lavado no sangue do Teu Filho amado. A ele, e a Ti, ó Pai, sejam dados eternos louvores pelas milhões de pessoas assim salvas por Ti. Amém!”

Aliança feita a bordo do navio Imperatriz, de New Bedford, em alto-mar, no dia 4 de outubro de 1824 na latitude 19° 50' norte e longitude 34° 50' oeste, com destino ao Brasil.

José Bates, Jr.

Gostaria de ter sempre aquela resignação em fazer a vontade de Deus que senti na manhã em que fiz aquela aliança. No entanto, não conseguia acreditar naquele momento, nem muitos meses depois daquele episódio, que meu único sentimento era o de profunda convicção do pecado. Compreendo que nem sempre considere aquela aliança com a mesma solenidade que eu a entendo hoje; mas estou muito feliz de tê-la feito e por Deus ter ainda poupado a minha vida, me permitindo fazer tudo o que, naquele dia, me comprometi a fazer.

Depois de assinar a aliança mencionada acima, tive um sonho extraordinário em que me via recebendo algumas mensagens enviadas pelo correio. Uma delas parecia ser um rolo de papel escrito, e a outra, uma longa carta que começava assim:

EXAMINE! EXAMINE! EXAMINE!
 EXPERIMENTE! EXPERIMENTE! EXPERIMENTE!
 VOCÊ MESMO! VOCÊ MESMO! VOCÊ MESMO!

E então a longa carta continuava com instruções religiosas, escritas com letras apertadas. Li algumas linhas e então acordei. Anotei logo em seguida em um papel o que havia lido e o guardei com outros papéis, mas depois acabei perdendo. Havia muito mais coisas na carta de que não me lembro mais. No entanto, acredito que aquele sonho, de forma tão singular apresentado em um papel, tinha o propósito de me convencer de que meus pecados estavam perdoados. Mas naquela época eu não consegui ver isso, pois tinha a concepção de que Deus Se manifestaria de tal forma que jamais duvidaria outra vez da minha conversão. Naquela época eu ainda não havia compreendido a simplicidade da graciosa obra de Deus no coração do pecador.

Teria sido um grande alívio para mim se eu pudesse ter sido liberado das minhas pesadas responsabilidades daquela viagem de negócios, considerando meu forte cansaço mental. Porém, a viagem continuou, e no dia 30 de outubro chegamos a Pernambuco. Lá descobrimos que o comércio não estava tão próspero como havíamos imaginado. Contudo, aquele era o melhor mercado para negociarmos, por isso logo vendemos toda a nossa carga. Fiquei também desapontado por não encontrar, entre as milhares de pessoas que ali estavam, ninguém que professasse alguma religião e com quem eu pudesse conversar; mas estava determinado a perseverar em buscar uma salvação livre e completa.

A província de Pernambuco está situada na fronteira com o mar. Ao se aproximar dele pelo oceano, a paisagem é imponente e bela. Porém, as embarcações têm que ancorar em mar aberto a certa distância da terra; e, por causa das ondas fortes na costa, é difícil chegar em terra de maneira segura.

O capitão Barret, de Nantucket, Massachusetts, chegou àquele porto logo depois de nós. Determinado a vender naquela região também, ele enviou o seu barco para trazer sua esposa ao litoral. Quando o barco que trazia a Sra. Barret se aproximava da costa, vários de nós nos reunimos perto do local de desembarque, juntamente com o capitão Barret, para recebê-la. Muitos escravos negros também estavam esperando. O trabalho deles era entrar na água e ir até os barcos, carregar nos ombros a carga e os passageiros, e, se possível, trazê-los em segurança em meio à rebentação até o desembarque. A tarifa para atravessar a rebentação era de “um real” por passageiro, o equivalente a 12 centavos e meio de dólar. O capitão Barret pediu à sua esposa que se assentasse no ombro do homem negro que a aguardava. A Sra. Barret desconhecia totalmente aquele modo de transporte; além disso, ela estava muito duvidosa de que o homem conseguisse atravessar a rebentação sem ser engolido pelas ondas. Portanto, ela hesitou e ficou em silêncio. O capitão Barret e seus homens insistiram, afirmando que não havia outro meio de transporte. Por fim, ela sentou-se nos ombros do homem negro e segurou na cabeça dele com as duas mãos enquanto ele a conduzia heroicamente e com firmeza até os braços do marido que estava em nosso meio. Os colegas do capitão gritaram de alegria, elogiando a maneira robusta e destemida como o negro levava e desembarcara a senhora norte-americana até a praia.

Ali em Pernambuco, bem como em outros lugares, também fui criticado por meus companheiros por me recusar a beber vinho ou qualquer outra bebida intoxicante com eles, especialmente o vinho na hora do jantar, que era um costume muito comum na América do Sul. Vou contar agora um dos casos que aconteceram:

Um grupo grande do nosso pessoal estava jantando com o cônsul americano, o Sr. Bennet. Sua esposa se sentou na ponta da mesa, encheu o copo e disse:

– Capitão Bates, posso ter o prazer de apreciar um copo de vinho com você?

Dei a minha resposta e enchi meu copo com água. A Sra. Bennet se recusou a beber a menos que eu enchesse meu copo com vinho. Ela já sabia desde nosso primeiro contato que eu não bebia vinho, mas se sentiu

inclinada a me persuadir a desconsiderar minhas antigas resoluções. Naquele momento de suspense, a atenção do restante do grupo foi atraída para nós. Um deles disse:

– Ora, Sr. Bates, o senhor se recusa a beber um copo de vinho como brinde à saúde da Sra. Bennet?

Respondi que não bebia vinho em nenhuma ocasião, e pedi que a Sra. Bennet aceitasse a minha oferta. Ela prontamente condescendeu e brindou à minha saúde com um copo de vinho e eu brindei à saúde dela com um copo de água.

O tema da conversa passou a ser o ato de beber vinho e a minha decisão com relação a esse assunto. Alguns concluíram que um copo de vinho não fazia mal a ninguém; verdade, mas a pessoa que bebesse um copo provavelmente beberia outro, e mais outro, até não haver mais esperança de mudar o hábito.

Um dos meus colegas disse:

– Gostaria de poder fazer como o capitão Bates. Seria bem melhor para mim!

Outro supôs que eu era um ex-alcoólatra.

Afirmei que certamente não havia mal nenhum em beber moderadamente, mas me esforcei para convencê-los de que a melhor maneira de lidar definitivamente com a questão era não beber *bebida alcoólica nunca!* Em outra ocasião, um capitão me disse:

– Você é como o velho Sr. ____, de Nantucket, ele não beberia nem mesmo água adocicada!

Depois de uma estadia de seis semanas, tendo vendido a maior parte de nossa carga em Pernambuco, navegamos para Santa Catarina, na latitude 27° 30' para o sul. Ali percebi que os cuidados e a pressão com negócios haviam me tirado, em certa medida, a alegria espiritual que eu possuía quando cheguei a Pernambuco. Eu agora tinha mais horas vagas para examinar as Escrituras e ler outros livros voltados para a religião. Foi ali em Santa Catarina que comecei um diário, falando a respeito dos meus pontos de vista e sentimentos, o que me fez muito bem. Eu encaminhava aqueles escritos para a minha esposa sempre que escrevia cartas para ela.

Aquelas folhas foram guardadas em forma de rolo e não foram lidas por cerca de 35 anos. Suponho que aquele foi um dos rolos de papel que vi naquele interessante sonho que tive. Pensei no privilégio que seria se eu tivesse pelo menos um professo cristão com quem eu pudesse comparar os meus pontos de vista e sentimentos a respeito desse tema tão cativante ou o privilégio de participar, por mais ou menos uma hora, de uma reunião de oração para expressar meus sentimentos reprimidos dentro de mim.

Chegamos a Santa Catarina no primeiro dia de janeiro de 1825, onde compramos um carregamento para levarmos para a costa norte do Brasil. Aquela ilha era separada do continente por um canal estreito. Santa Catarina é o único porto comercial ao longo de centenas de quilômetros de costa. O promontório norte dela é uma montanha alta, onde sentinelas, com seus mastros e bandeiras plantados, ficavam lá em cima procurando as baleias no mar. Quando davam o sinal de que as baleias estavam à vista, os barcos de pesca, a 16 ou 20 quilômetros de distância, remavam na direção delas; e se tivessem a sorte de fisgá-las com arpões, e matá-las, os pescadores as rebocavam até os potes de depuração para manufaturar o óleo. Cinquenta anos atrás, esse negócio era muito rentável naquela região, mas as baleias passaram a visitar a região tão raramente desde aquela época que esse ramo de negócio quase já cessou.

Quando saí de Pernambuco, a província passava por uma revolução, e a farinha de mandioca estava em falta. Esperava-se que o governo brasileiro fosse permitir que os navios estrangeiros comercializassem esse artigo na costa brasileira, caso a demanda continuasse a crescer como havia acontecido nos meses anteriores. Foi com essa expectativa que fomos para Santa Catarina a fim de carregar o navio e voltar para Pernambuco.

Como nem todos os meus leitores estão familiarizados com esse artigo alimentício, gostaria de afirmar que seu cultivo é muito parecido com o da batata-doce cultivada nos Estados de Carolina do Norte e do Sul, e se assemelha a ela, mas o tempo de cultivo é maior. Elas amadurecem em nove ou 18 meses, se não forem destruídas pela geada, e são chamadas de “mandioca”. O processo para manufaturar a mandioca e transformá-la em farinha é feito nos galpões ou barracos, e ocorre da seguinte maneira: uma vaca amarrada na ponta de um cabo anda em círculo, movendo uma roda, presa

com cobre, que tem furos como os de um ralo. Um homem, com seu tonel de mandioca descascada, pressiona a ponta do produto contra o ralador em movimento. As mandiocas são raladas pedaço por pedaço até se tornarem num monte de bagaço. Essa massa é colocada em seguida em uma máquina como uma prensa de queijo, e todo o suco é extraído. Em seguida, colocam a mandioca sobre o fogo em grandes tachos de ferro rasos, e ela fica ali por uns 20 minutos. Cerca de dois ou três alqueires de mandioca se secam com esse procedimento. Ao retirar do fogo, a farinha de mandioca está pronta para ser vendida no mercado. Ouvi dizer que ela tem validade de três anos. Isso é o que chamam de “farina”, ou farinha brasileira. A maneira mais comum de prepará-la é simplesmente escaldá-la com sopa quente no prato e servi-la como refeição. As classes mais pobres e os escravos pegam uns 15 gramas de farinha com as pontas dos dedos, jogam na boca, e a engolem com água. No momento atual, os Estados Unidos importam grandes quantidades desse produto, que é vendido a varejo nos armazéns.

Quando voltei para Pernambuco, a farinha estava em boa demanda, mas o governo não estava permitindo chegar à costa, pois era ilegal aos navios estrangeiros a comercialização no litoral. Em alguns dias, chegou por terra uma mensagem do governador de uma das províncias do norte me convidando para ancorar no porto da Paraíba e vender a minha carga ali. Na Paraíba vendi toda a carga a um bom preço. O governo comprou grande parte dela para as suas tropas. Como a seca continuava, e meu navio era um veleiro rápido, o governador me concedeu permissão para importar imediatamente outra carga, e me deu uma carta de apresentação endereçada ao governador de Santa Catarina para que me ajudasse a agilizar a comercialização.

Quando cheguei a Santa Catarina, no momento em que os comerciantes de lá souberam da demanda no norte por cereais e farinha, logo se esforçaram para me impedir de comprar a farinha de mandioca até que estivessem prontos para despachar suas próprias embarcações. Depois de algumas semanas detidos naquela situação, contratei um intérprete e segui com nosso bote uma certa distância ao longo da costa. Após pedir que o bote retornasse e viesse nos buscar no dia seguinte, eu e meu intérprete subimos até as montanhas para comprarmos farinha direto dos agricultores.

Algumas fazendas tinham a farinha estocada nos aposentos, quartos e salas, onde quer que pudessem estocá-la para proteger da chuva, tanto para uso como para venda. Alguns cômodos estavam lotados com o produto.

Os comerciantes de Santa Catarina, ao ficarem sabendo do nosso sucesso em comprar a farinha dos agricultores e em rebocá-la em botes até o nosso navio, tentaram despertar nos agricultores antagonismo contra nós. Porém, as nossas moedas de prata de 40, 80 e 120 centavos com as quais pagamos os agricultores pela farinha, ao maior preço de mercado, eram muito mais valiosas que o sistema de venda por permuta dos comerciantes locais e que seus conselhos.

A primeira noite que passei na montanha foi uma noite difícil, e eu não consegui dormir. Eu tinha dois sacos pesados de prata. Havia anoitecido quando estávamos em uma casa, comprando a farinha que seria entregue no dia seguinte. Eu disse ao homem através do meu intérprete:

– Há aqui dois sacos de prata para comprarmos farinha. Quero que você os guarde em segurança para nós até amanhã de manhã.

– Sim, é claro – ele respondeu, guardando os sacos em uma caixa.

CAPÍTULO 16

Dificuldade de conseguir mercadoria. Momentos de restauração de alma na floresta. Efigie de Judas Iscariotes. Embarque em Santa Catarina. Desembarque na Paraíba. A quarta viagem. Chegada à Baía dos Espíritos. Situação perigosa. São Francisco. Rio Grande. Bancos de areia. Uma cidade em ruínas. Carne-seca. Do Rio Grande à Paraíba. Catamarã. Procissão católica e enterro. Navegando para Nova Iorque. Chegada em casa. Oração em família. Reavivamento religioso. Experiência.

Na hora de dormir, o agricultor me mostrou um quarto pequeno e escuro. Não fiz nenhuma objeção, pois sabia que não conseguiria coisa melhor depois de depositar nele a minha confiança, colocando meu dinheiro em suas mãos. Depois de orar, me deitei, não para dormir, mas para analisar minha situação arriscada e ouvir a conversa do desconhecido agricultor com meu intérprete, que continuou até tarde da noite. Consegui entender algumas palavras. Percebi que as coisas que me haviam dito a respeito do caráter desleal daquele povo não tinham fundamento (pelo menos quanto a esse desconhecido), pois, na manhã seguinte, quando estávamos prontos para pagá-lo pela farinha, ele demonstrou um forte sentimento de gratidão pela confiança que eu depositara nele. Isso abriu uma porta para que também pudéssemos negociar com seus vizinhos.

Nas minhas relações com aquele povo, todos católicos, não encontrei ninguém com quem pudesse conversar sobre religião. Eu sempre pensava no privilégio que seria poder encontrar *um* cristão, e de como ficaria encantado em passar uma hora em uma congregação de cristãos em oração, ou pelo menos ouvir a voz de outra pessoa orando que não fosse a minha. Senti um desejo tão forte de encontrar um lugar retirado onde pudesse libertar a minha alma e dar vazão aos meus sentimentos reprimidos que pensei que, se pudesse entrar em uma floresta densa, seria, em grande medida, aliviado.

Logo surgiu uma oportunidade. Peguei minha Bíblia, atravessei a cidade e fui caminhando à beira do mar até que encontrei uma abertura na densa floresta, e me embrenhei para lá. Ali pude desfrutar de momentos

de liberdade na oração que superou qualquer coisa que havia experimentado antes. Era, de fato, como se eu estivesse sentado “nos lugares celestiais em Cristo Jesus” [Efésios 2:6]. Quando o trabalho permitia, eu costumava passar a tarde em algum lugar afastado, naquela floresta; e por vezes, por medo de répteis, eu subia em alguma árvore alta e me acomodava bem nos galhos e passava horas preciosas lendo as Escrituras, orando, cantando e louvando ao Senhor. A preciosa verdade de Deus parecia ser a alegria de minha alma, e, por mais estranho que possa parecer, *naquela época*, eu ainda não acreditava que meus pecados tinham sido perdoados; mas me alegrei porque Deus estava colocando arrependimento em meu coração e fazendo de mim um suplicante penitente.

Quando tinha de deixar aquele retiro, percebia o quanto estava dependente daqueles momentos na floresta, e não me lembro de ter voltado uma única vez sem alguma bênção especial. Sempre que voltava ao convívio social, em meio à agitação das pessoas, depois de meus momentos a sós com Deus na floresta, tudo parecia sombrio.

Os católicos no Brasil observam inúmeras festividades e o que eles chamam de “dias santos”. Enquanto eu estava no porto de Santa Catarina, em um dos dias santos anuais dos brasileiros, foi um privilégio testemunhar a indignação do povo contra o inimigo mortal deles: Judas Iscariotes, por ter traído o Mestre. No início da manhã, várias embarcações católicas levantavam as vergas, apontando-as aos céus; e, quando tocava um sinal ao meio-dia, as vergas voltavam a ficar planas outra vez, e na ponta externa da verga do comodoro em serviço naquele dia ficava pendurada uma efígie de Judas, o traidor. Depois de esperarem o momento apropriado para a morte do traidor, eles o deixavam cair no mar. Em seguida, por algum tempo batiam nele com porretes, e, depois de o levantarem outra vez com uma corda no pescoço, o penduravam mais uma vez na verga e o jogavam novamente no mar. Assim eles continuavam: enforcando, afogando e batendo no traidor até que os sentimentos de indignação do povo fossem satisfeitos. O “Judas” era então levado pelo pescoço até a praia, não para ser enterrado, mas para ser entregue aos garotos, que o arrastavam pelas ruas até a praça pública, batendo nele com porretes e pedras até que ele ficasse em frangalhos.

Zarpamos de Santa Catarina com outro carregamento, e quando chegamos à Paraíba, descobrimos que a fome ainda prevalecia. As autoridades, ao ficarem sabendo que estávamos distribuindo algumas das nossas provisões para alimentar os famintos pobres, abriram as portas da prisão, permitindo que os prisioneiros viessem até nós para pedir alimento. Não estando autorizado pelos meus patrões a distribuir o carregamento deles daquele jeito, me senti relutante em fazê-lo. Porém, considerei um privilégio alimentar, por iniciativa própria e por um tempo, aqueles pobres famintos: criaturas quase nuas, que não saíam do porto, como se aquela fosse a única esperança de não morrerem de fome. Não pude contá-los, mas acho que às vezes havia mais de 50 pessoas recebendo farinha em uma só vez. A maneira desesperada como comiam o alimento em suas cabaças, assim que o recebiam da tripulação do nosso navio, era evidência do estado de inanição em que se encontravam.

Um homem pobre do interior veio montado em um cavalo exausto e em estado deplorável a fim de comprar alguns sacos de farinha para sua família. Disse que tinha andado 70 léguas, mais de 300 quilômetros. Quando se aproximou, ele era uma representação de seu povo e o gado morrendo de fome. Acho que ele disse que já fazia mais de dois anos que não chovia naquela região.

No momento em que o carregamento acabou, o governador me concedeu liberdade para importar outro, e me deu uma carta de apresentação, com um pedido urgente ao governador da província de Santa Catarina para que nos permitisse comprar um carregamento de provisões para a Paraíba. Foi nessa época que os capitães J. & G. Broughton, de Marblehead, Massachusetts, chegaram à Paraíba. Esses foram os primeiros cristãos professos que conheci desde que havia saído dos Estados Unidos. Passei bons momentos conversando com o capitão G. Broughton durante os poucos dias em que tivemos contato. Foram momentos realmente revigorantes. Desde que fizera aquele pacto com Deus, eu havia criado o hábito de passar todo o meu tempo antes do café da manhã em oração, leitura da Bíblia e meditação. Desde então, aprendi que essa era a melhor maneira de começar o dia.

Partimos da Paraíba em agosto de 1825, iniciando assim a nossa quarta viagem. Saímos rumo ao Espírito Santo, ou Baía dos Espíritos, ao sul, na latitude 20°. Quando chegamos ali, tivemos certa dificuldade de encontrarmos o porto sem um piloto. Não sabia por que aquele lugar se chamava “Baía dos Espíritos”, mas penso que esse foi o lugar mais romântico e selvagem que já vi.

O vento uivava através das fendas e áreas escuras das montanhas irregulares com rajadas tão repentinas que fiquei com medo de que nossa âncora se partisse antes que pudéssemos enrolar as velas. Posteriormente, ao navegarmos vários quilômetros em nosso barco até a cidade e a residência do governador, o mesmo cenário agreste se apresentou diante de nós. Entregamos ao governador a nossa carta de apresentação e pedido especial, mas ele recusou nosso pedido de compra do carregamento, dizendo que era “contra a lei”. Disseram-me depois que *ele mesmo* estava exportando farinha, e ficou muito feliz ao saber que a Paraíba era o melhor mercado no momento.

De lá, navegamos ao sul para o rio São Francisco. Como seguíamos nossa viagem a uma pequena distância da margem, ao pôr do sol, do topo do mastro conseguíamos ver a terra bem perto. Por essa razão, reajustamos nosso curso para ganharmos certa distância da margem durante a noite. Às 8 horas da noite, percebemos que a água tinha se tornado muito branca. Estávamos navegando muito rápido, a toda vela. Atiramos da proa o nosso prumo de mar, e, para nossa grande surpresa, estávamos apenas a 9 metros de profundidade. Imediatamente viramos a proa para o vento e rumamos para longe da costa por cerca de três horas. Fizemos isso a toda vela que o navio podia suportar, até que finalmente chegamos às águas profundas. Naquele momento, ficamos num suspense amedrontador, temendo que a nossa embarcação batesse no fundo do mar e se despedaçasse ao instalar-se no meio do mar raso e impetuoso. Pelos nossos cálculos, de manhã, havíamos estado a apenas 30 quilômetros da terra, quando notamos as águas brancas às oito da noite do dia anterior. Não havia nenhuma informação em nosso mapa e diário de bordo sobre aquele lugar perigoso. Mas ficamos gratos a Deus por nos libertar daquela posição inesperada e perigosa.

No rio São Francisco, havia tantas embarcações carregando mercadoria que não conseguimos completar a nossa. Então, prosseguimos para

o Rio Grande, cerca de 800 quilômetros mais ao sul. Ali, em vez de altas montanhas irregulares no litoral, após passarmos a foz do São Francisco, só encontramos montes baixos de areia, que voavam com cada rajada forte de vento, como aqueles na costa do Marrocos ou os montes de neve na América do Norte. O mar também levava aqueles montes para debaixo d'água em todas as direções. Mostraram-me o farol que ficava em um banco seco de areia, e me disseram que aquela protuberância era onde ficava o antigo canal navegável.

Em vez de pilotos subindo a bordo das embarcações que chegavam, como eu sempre havia visto, vimos um grande navio aberto se aproximando com pilotos e operários. Um homem segurava um mastro de bandeira, e outros, longas varas de sondagem, pedindo que nos mantivéssemos a uma distância adequada atrás do navio deles. À medida que conduziam o grande navio, procurando as águas mais profundas, o aceno do mastro para rumarmos à direita e esquerda, ou para pararmos, devia ser imediatamente obedecido até que chegassem ao farol, onde os pilotos sobem a bordo do nosso navio e o dirigem ao local de ancoragem.

Partindo do farol, a cidade de Rio Grande ficava a vários quilômetros rio acima. Alguns anos antes de chegarmos ali, um vendaval violento havia trazido areia para dentro da cidade, e as casas ficaram literalmente cheias de areia, alcançando as janelas do primeiro andar e até mesmo do segundo andar, de modo que os moradores tiveram que fugir e reconstruir suas casas, algumas a quase dois quilômetros de distância da costa, onde agora estavam morando. Era inútil os moradores tirarem a areia com pás para fora de suas casas, a menos que a pudessem levar a uma boa distância. O custo desse trabalho seria maior do que construir casas novas; assim, as antigas casas ficaram abandonadas. A areia era tanta que sempre encontrava um jeito de entrar nas casas, mesmo com as portas e janelas fechadas. Enquanto estive lá, testemunhei isso mais de uma vez.

Posteriormente, me lembro de ter lido um relato de um viajante inglês que, ao atingir a costa do mar do Egito, escreveu em seu diário como seria fácil para Deus cumprir a profecia de Isaías 11:15. Acho que ele viu muito claramente que um vento forte em direção ao mar logo levantaria os bancos de areia ao redor, algo semelhante ao que aconteceu em Rio Grande.

Fizemos o reabastecimento da nossa mercadoria na cidade de Rio Grande, com couros e carne-seca (charque). Depois de tirarem a pele do gado, eles separam a carne dos ossos em dois pedaços e a conservam em salmoura por algum tempo, dentro de baldes, enquanto os curtidores curtem o couro. Depois de saturada na salmoura, a carne fica pendurada para secar, e é, então, empacotada para ser vendida no mercado. Eles fazem o mesmo com a carne de porco. No clima daquela região, se a carne fosse salgada em barris, ela não se manteria conservada. O gado abundava antigamente naquelas terras, para além dos montes de areia.

Depois de partirmos de Rio Grande e viajarmos por 30 dias, chegamos à Paraíba. Ali, como de costume, pegamos o nosso piloto de um catamarã – um tipo de jangada utilizada naquelas regiões em vez de barcos. Os catamarãs são feitos de quatro a oito toras de árvore, cada uma de seis metros, amarradas umas nas outras, e com um único mastro para içar a vela. Às vezes víamos os catamarãs quase se perderem de vista da terra firme, pescando no oceano. A uma curta distância, a aparência deles é como de um homem sentado na água ao lado de um longo mastro. Aquelas toras são de uma madeira muito leve e porosa, e logo se encharcam de água e afundam até o nível da água. Quando os catamarãs voltam para a praia, eles são erguidos para se secarem antes de serem utilizados outra vez.

Um dos nossos marinheiros, que tivemos de deixar ali porque estava com varíola, morreu assim que partimos da Paraíba. Eu o deixei aos cuidados do cônsul britânico, que também gentilmente me ajudou na negociação com a alfândega. Seu chefe de escritório, um brasileiro, perdera um filho de aproximadamente dois anos de idade, e seria enterrado na noite seguinte após minha chegada. O cônsul estava entre os principais enlutados na procissão fúnebre. Ele me convidou para andar ao seu lado. Como eu nunca havia presenciado uma cerimônia daquele tipo, prontamente aceitei o convite. Tive então a oportunidade de aprender com ele muitas coisas a respeito da procissão e assuntos afins, coisas que sempre quis saber.

Por volta das 8 horas da noite, duas fileiras de pessoas foram formadas para marchar uma de cada lado da rua. Velas de cera, de cerca de sete centímetros de circunferência e de um metro e vinte de comprimento, foram acesas e entregues a cada homem na procissão. O corpo, ricamente

vestido e adornado com flores novas, foi colocado em uma pequena cesta com quatro alças, carregada por quatro meninos. Parecia uma meiga criancinha dormindo. A procissão, com o padre à frente da criança morta, no meio da rua, e as duas longas fileiras de homens em cada lado, com velas acesas, era uma cena bastante imponente na noite escura.

Fizemos uma caminhada de cerca de dois quilômetros e meio até uma antiga igreja de pedra que ficava na parte alta da cidade. Quando entramos na igreja, vi uma das lajes do assoalho levantada e uma pequena pilha de ossos e terra ao lado. O cônsul me disse que o menino seria colocado ali. A criança foi colocada ao lado do altar. O padre falou por alguns momentos, e em seguida pegou um cálice com furos como os de um ralador. E então, ao pronunciar algumas palavras, aspergiu sobre a criança o que eles chamam de água benta. Alguns pingos caíram, por acidente ou de propósito, em nós que estávamos à frente da procissão.

Depois dessa parte da cerimônia, todos, menos a criança, retornaram à procissão. O Sr. Harden, o cônsul, me disse, enquanto voltávamos, como a criança seria enterrada. Dois escravos negros, que haviam ficado com a criança, iriam tirar todas as roupas dela e a cobririam com cal para que a carne do corpo fosse consumida. Em seguida a colocariam naquele buraco, com os outros ossos e a terra, e colocariam de volta a lápide. Os escravos ficariam com todas as roupas da criança pelo trabalho que fizeram. Foi assim que eles enterraram a criança morta naquele deteriorado cemitério, que ao mesmo tempo era um templo para o culto divino. Disseram-me que aquela era uma das cidades mais antigas da América do Sul, com quase 300 anos de existência.

Depois de vendermos nossa mercadoria na Paraíba, investimos nossos fundos em couros e peles, e partimos para Nova Iorque. Depois de uma viagem agradável e próspera de aproximadamente 30 dias, com exceção das tempestades frias e congelantes em nosso litoral, chegamos ao local de quarentena a vários quilômetros ao sul da cidade de Nova Iorque, na última semana de março de 1826. Como não tínhamos nenhuma doença a bordo, concederam-me o privilégio de levar comigo minha tripulação para assistirmos ao culto da Igreja Reformada Holandesa no domingo.

Aquele foi o *primeiro* culto religioso a que assisti desde que eu fizera o pacto de servir a Deus, e apreciei muito. Era bom estar ali. Em alguns dias, fomos liberados da quarentena e tive a felicidade de me encontrar com minha companheira e minha irmã em Nova Iorque. Meu irmão F. ficou no meu lugar a bordo do *Empress* para mais uma viagem à América do sul. Eu voltei para casa em Fairhaven para desfrutar da companhia da minha família e amigos depois de ter ficado ausente por mais ou menos um ano e oito meses.

Uma velha conhecida veio me dar as boas-vindas outra vez, e muito gentilmente me perguntou há quanto tempo eu havia encontrado uma esperança, ou seja, estava convertido. Respondi que nunca tinha me convertido. Ela era uma boa cristã e pareceu muito desapontada com a minha resposta. Minha esposa já tinha tentado me encorajar a crer que Deus, por amor de Cristo, *tinha* me perdoado. Pedi a ela que não me enganasse a respeito de uma coisa tão importante como aquela. Ela disse que não tinha essa intenção, mas estava convencida (pelas minhas cartas e diário de bordo durante a minha ausência) de que, se ela alguma vez estivera convertida, eu também estava. Apenas lhe respondi que precisava estar plenamente convencido da minha conversão antes de me alegrar completamente nela.

Eu havia decidido, em meu retorno para casa, que ergueria o altar da família. Satanás se esforçou para me impedir de várias maneiras, mas resolvi que começaríamos logo após o café da manhã. Àquela altura, um dos meus antigos colegas, que se opunha muito à religião experimental, veio me visitar. No começo, fiquei com certa apreensão e dúvidas, mas a consciência e o dever prevaleceram. Abri a Bíblia e li um capítulo; ajoelhei-me com minha família e entregamos a nós e ao meu amigo nas mãos de Deus. Ele parecia muito sério e logo se retirou. Depois dessa vitória, não me lembro de ter enfrentando nenhum constrangimento desse tipo outra vez. Se eu tivesse vacilado naquele momento, sei que teria enfrentado mais barreiras ao tentar orar outra vez daquela maneira.

Eu agora tinha o privilégio de participar de reuniões religiosas, ter amigos cristãos e fazer uma reunião de oração semanal em minha própria casa. O pastor H., um ministro congregacional e amigo íntimo dos meus pais, me convidou para participar de um interessante reavivamento espi-

ritual que estava acontecendo em Taunton, cerca de 30 quilômetros de distância. Depois de lhe contar sobre a minha experiência passada, e já próximos de Taunton, pedi ao pastor H. que não me convidasse para falar na reunião, pois não estava acostumado com aquilo. À noite, assisti ao que era chamado de uma “reunião investigativa” dos conversos e daqueles que se sentiam incomodados pelo Espírito Santo por causa de seus pecados.

O pastor daquela igreja congregacional e o pastor H. começaram com a indagação sobre a condição do coração deles, pedindo aos conversos que relatassem o que o Senhor fizera por eles. Como aquela era a minha primeira reunião desse gênero a que assistia, ouvi atento com um grau incomum de interesse e atenção, a fim de compreender como todas aquelas pessoas haviam se convertido em *tão pouco* tempo. O simples relato do que o Senhor havia feito por elas, quando se sentiram condenadas pelo pecado e sobrecarregadas com o fardo da culpa e vergonha; o relato de como haviam ido ao Senhor do jeito em que estavam e confessado os seus erros; de como haviam encontrado alívio, alguns na oração pessoal, outros em reuniões e outros em casa; e de como Deus trouxera paz às suas almas perturbadas; bem como os variados sentimentos que tiveram quando as cargas caíram de seus ombros – tudo isso parecia claro para mim. A experiência daquelas pessoas se parecia tanto com a minha que disse a mim mesmo: “Essa é a operação do Espírito Santo no coração por meio de Jesus Cristo”.

Depois de ouvir por algum tempo aqueles simples testemunhos, parecia que falávamos a mesma língua; e eu fiquei pensando e me perguntando: “É isso que é conversão dos pecados? Conversão é isso mesmo? Se sim, então eu já passei pela mesma experiência. Meu coração está ardendo dentro de mim!” Ah, como eu desejei que o pastor H. me pedisse para *falar* para que eu também pudesse dizer o que o Senhor tinha feito por mim.

Por cerca de 18 meses eu estivera relutando em acreditar que o Senhor, de fato, havia perdoado os meus pecados, porque eu estava procurando alguma evidência ou manifestação de Seu poder (não sabia como ou de que maneira) que me convencesse para além de qualquer dúvida. Minhas concepções limitadas a respeito da conversão e o forte desejo de não ser enganado nesse assunto tão importante me fizeram ignorar a maneira simples como

Deus graciosamente se condescende a dar o perdão ao suplicante e culpado pecador.

Após a reunião, minha língua soltou-se para louvar a Deus pelo que Ele havia feito por mim tantos meses atrás. A partir daquele momento, todas as dúvidas e trevas com respeito à minha conversão e à aceitação perante Deus desapareceram como o orvalho da manhã. A paz, como um rio, ocupou o meu coração e mente durante semanas e meses.

Eu agora podia dar a razão da esperança que estava em mim e dizer como o apóstolo: “Nós sabemos que já passamos da morte para a vida, porque amamos os irmãos” (1 João 3:14). “As coisas antigas já passaram; eis que se fizeram novas” (2 Coríntios 5:17).

CAPÍTULO 17

Reavivamento espiritual. Batismo. Unindo-me à igreja. Sociedade de Temperança. O Exército da Água Fresca [Cold-Water Army]. Outra viagem. Regras da viagem. Viagem de temperança. Altar de orações a bordo. Jornal marítimo bissemanal. Culto de domingo. Chegada à América do Sul. Paraíba. Bahia. Piratas. Santa Catarina.

Durante a primavera de 1827, fomos abençoados com um reavivamento espiritual em Fairhaven, especialmente na Igreja Cristã. Naquela época, a minha mente estava mais ou menos inclinada à ideia de que deveria me unir a alguma denominação cristã. Minha esposa havia sido membro da Igreja Cristã muitos anos antes do nosso casamento. Por participar com ela, após nosso casamento, de alguns cultos, quando eu estava em casa, fiquei até certo ponto familiarizado com a compreensão que a Igreja Cristã tinha da Bíblia. Eles consideravam as Escrituras como sua única regra de fé e prática, renunciando assim a todos os credos.

Meus pais eram membros de longa data da Igreja Congregacional, em companhia de todos os filhos que até o momento haviam se convertido, e esperavam ansiosamente que nós também nos uníssemos a eles. Eles, porém, mantinham alguns pontos de fé que eu não conseguia entender. Vou citar apenas dois: o modo de batismo e a doutrina da trindade. Meu pai, que já era diácono por muitos anos nessa igreja, se esforçava para me convencer de que eles estavam certos em questões de doutrina. Eu lhe disse que minha mente estava confusa a respeito do batismo. Ele então me disse:

– Você foi batizado quando era bebê.

Respondi-lhe que isso poderia ser de acordo com a fé dele, mas a Bíblia ensinava que devemos primeiro crer e depois ser batizados (Marcos 16:16; 1 Pedro 3:21), e falei que, quando bebê, eu não tinha capacidade para crer. Com respeito à trindade, concluí que era impossível acreditar que o Senhor Jesus Cristo, o Filho do Pai, também era o Deus Todo-Poderoso, o Pai, ou seja, que os dois constituíam um único ser. Eu disse ao meu pai:

– Se o senhor conseguir me convencer de que o senhor e eu somos uma única pessoa, de que o senhor é meu pai e eu sou seu filho, mas também que eu sou seu pai e o senhor é meu filho, aí então acreditarei na trindade.

Nossa controvérsia quanto a esses pontos me levou a dedicar-me de modo especial à oração, sobretudo no que diz respeito ao batismo. Depois de orar a respeito, ao abrir a Bíblia, me deparei com o Salmo 27. Quando terminei o último verso, disse a mim mesmo: “Senhor, eu quero! Se eu esperar em Ti segundo a Tua Palavra, devo ser imerso – sepultado com Cristo através do batismo” (Colossenses 2:12). Deus fortaleceu o meu coração e me libertou a partir daquele momento. Passei a enxergar o meu dever com clareza. Sua promessa era doce e poderosa. Em poucos dias fui batizado por imersão e me uni à Igreja Cristã.

No mesmo dia, enquanto trocávamos de roupa, pedi ao pastor M., que havia me batizado, que me ajudasse a criar uma Sociedade de Temperança. Como eu não precisava mais me preocupar com a questão do batismo, fui fortemente impressionado com a importância de unir as minhas forças à de outros para impedirmos, se possível, os estragos crescentes causados pela intemperança. Percebi que a decisão que eu havia feito de deixar de usar bebidas intoxicantes foi um dos passos mais importantes que eu já havia tomado em minha vida. Assim, eu desejava ardentemente a mesma bênção para todos os que me rodeavam.

O pastor M. foi a primeira pessoa a quem pedi ajuda nesse empreendimento. Não conseguindo sua ajuda, prossegui sozinho e apresentei um papel para que as pessoas interessadas se inscrevessem. O pastor G., o ministro da Igreja Congregacional, seus dois diáconos e alguns dos principais homens dessa igreja assinaram o papel alegre e prontamente – doze ou treze no total –, e imediatamente convocamos uma reunião. Assim foi organizada a Sociedade de Temperança de Fairhaven.

A maioria dos homens da nossa sociedade haviam sido capitães-marinheiros, e haviam testemunhado a influência degradante que as bebidas alcoólicas exerciam em seus usuários, tanto fora quanto dentro de casa. Eles pareciam, portanto, os mais prontos e dispostos a dar seus nomes e usar sua influência para impedir aquele vício monstruoso. O pastor G. exclamou:

– Ora, capitão Bates, faz tempo que estou esperando presenciar essa obra!

A reunião foi organizada, e escolhemos o capitão Stephen Merihew como presidente, e o Sr. Charles Drew como secretário. Durante a discussão sobre a elaboração de uma constituição, foi votado que nós nos comprometêríamos em nos abster do uso de bebidas destiladas. Como éramos pioneiros nesse empreendimento, votamos que as bebidas destiladas eram: rum, gim, conhaque e uísque. O vinho, a cerveja e a cidra eram tão ampla e livremente utilizados como bebida que a maioria de nossos membros não estava disposta a colocar esses itens na lista. A minoria ali levantou dúvidas quanto à possibilidade de sustentarmos o espírito da nossa constituição sem a abstinência de todas as bebidas intoxicantes. Um dos nossos membros, conhecido por sempre tratar muito bem seus amigos visitantes, perguntou:

– Sr. presidente, o que devo fazer quando meus amigos vierem me visitar de Boston?

– Faça o que eu faço capitão S. – disse outro membro. – Faz dez anos que não ofereço qualquer bebida alcoólica forte em minha casa.

– Ah, você está enganado – disse o presidente. – Faz vinte anos!

O presidente com certeza disse aquilo porque o homem havia parado de seguir os costumes da época em oferecer bebida alcoólica forte aos seus amigos antes que outros estivessem prontos para se unir a ele.

Perguntamos se alguém tinha conhecimento de alguma outra sociedade de temperança. Alguns responderam que havia em Boston um grupo que havia decidido recentemente que, em vez de comprar bebidas destiladas em pequenas quantidades nas lojas, eles comprariam pequenos barris para consumirem em suas próprias casas. Aquela associação se chamava “A Sociedade do Barrilete”. A verdade é que se alguma Sociedade de Temperança tivesse sido organizada antes da nossa, em Fairhaven, o fato era desconhecido para nós. Pouco tempo depois de nossa organização como sociedade, descobrimos que um dos nossos membros havia violado o compromisso. Ele negou o fato. Nós, porém, lhe dissemos:

– Você estava intoxicado.

Ele afirmou que não tinha bebido nada além de cidra, e isso era permitido. (Ficamos sabendo que sua esposa preferia muito mais que bebesse conhaque, pois, quando ele se embriagava com a cidra, ele novamente ficava violento como antes). Durante o inquérito desse membro, ele continuava a declarar que não havia violado a letra da constituição. Mas ficou evidente para a sociedade que ele havia violado tanto a intenção quanto o espírito da constituição; mas isso ele não estava disposto a admitir, nem mesmo a prometer se reformar. Portanto, ele foi desligado do grupo.

Foi a partir daquele momento que a sociedade viu a necessidade de substituir na constituição as palavras “bebida destilada” por “todas as bebidas intoxicantes”, ou algo mais que pudesse sustentar e ajudar a causa. A partir daí uma reforma aconteceu, o que finalmente resultou no abandono de toda e qualquer bebida alcoólica, a não ser para fins medicinais. Essa reforma nos deixou conhecidos como “Os Abstêmios Estritos”.

Antes disso, a nossa sociedade já havia se tornado muito popular. Nossas reuniões públicas, por sua vez, sempre estavam lotadas de todas as classes de pessoas desejosas de ouvir as palestras a respeito do assunto. Muitos conversos de ambos os sexos também se comprometiam alegremente com a constituição da Sociedade.

Muitos cidadãos de New Bedford que vieram para ouvir também se uniram a nós. Seguindo nosso exemplo, organizaram uma sociedade na cidade deles e em outras também. Arranjos foram feitos e, em pouco tempo, uma Sociedade de Temperança foi organizada no condado de Bristol, e em seguida fundou-se a Sociedade de Temperança do Estado de Massachusetts. Jornais, folhetos e panfletos a respeito da temperança se multiplicaram pelo país, e logo a oposição começou a atacar como um violento mar, fazendo com que a maré da temperança baixasse por um tempo.

Surgiu então “O Exército da Água Fresca”, formado por crianças pequenas, de quatro anos para cima, unindo-se em coro em prol da água pura e fresca, cantando o seguinte refrão: “água pura e fresca – bebida, só água fria e sem mistura”! Os apelos simples e inspiradores daquelas crianças, especialmente nos encontros das sociedades que formaram, pareceram dar novo impulso à causa, despertando mais uma vez os seus pais para a necessidade de se absterem de todas as bebidas intoxicantes. Examinando

os meus papéis outro dia, vi o livro que continha o nome de quase 300 crianças que haviam feito parte do “Exército da Água Fresca” de Fairhaven.

Durante nossos trabalhos em prol da temperança, meu irmão F. chegou da América do Sul no *Imperatriz*. E o navio logo voltou para a América do Sul com um carregamento sortido, mas dessa vez sob meu comando. Partimos de New Bedford na manhã do dia 9 de agosto de 1827. Dessa vez, porém, achei muito mais difícil me separar da minha família e amigos do que nunca.

O nosso piloto nos fez partir em meio a um forte vento que nos levava mais uma vez ao impetuoso oceano para mais uma longa viagem. Como de costume, as nossas âncoras foram guardadas, e todo preparativo feito, para o caso de sermos tomados por uma tempestade. Ao cair da noite, e ao sairmos do farol de Gay Head, a mais ou menos 25 quilômetros de distância, todos foram chamados para a popa no tombadilho superior. Todos, com exceção de um, eram estranhos para mim, pois tinham vindo direto de Boston no dia anterior. Li os nossos nomes e o acordo para realizarmos a viagem (que estava nos papéis de embarque). Pedi a atenção dos marinheiros enquanto eu especificava as regras e regulamentos que eu gostaria que fossem observados durante a nossa viagem.

Falei com eles sobre a importância de cultivarmos bons sentimentos uns para com os outros enquanto estivéssemos em alto-mar, sozinhos, durante a viagem programada. Eu disse que havia testemunhado muitas vezes os sentimentos de ódio e amargura surgirem a bordo pela simples razão de os marinheiros não serem chamados pelo nome próprio. Assim, falei:

– Aqui está o William Jones. Agora vamos nos lembrar de que, enquanto estivermos fazendo essa viagem, devemos chamá-lo de William. Aqui está o John Robinson. Chamem-no de John. Este é o James Stubbs, devemos chamá-lo de James. Não vamos permitir que ninguém seja chamado de Bill, Jack ou Jim por aqui.

Assim, li todos os nomes dos marinheiros, bem como o do primeiro e do segundo imediato, e pedi que todos se dirigissem um ao outro de maneira respeitosa, chamando um ao outro pelo próprio nome. E se os oficiais se dirigissem a eles de outra maneira, pedi que o fato me fosse relatado.

Outra regra que estabeleci foi a de não blasfemar ou falar palavrões durante a viagem. William Dunn se dirigiu a mim quando citei essa regra:

– Mas esse privilégio sempre me foi concedido, senhor.

– Bem – respondi. – Aqui você não o terá!

E então, citei o terceiro mandamento bíblico, e, enquanto tentava mostrar o quanto era perverso blasfemar e falar palavrões, ele me interrompeu e apenas me disse:

– Não consigo evitar, senhor!

– Então eu vou ajudá-lo a evitar – respondi.

Ele começou a argumentar sobre isso e disse:

– Quando sou chamado no meio da noite para encurtar as velas por causa do mal tempo e as coisas não dão certo, eu xingo antes mesmo de pensar.

Eu lhe disse:

– Se você fizer isso a bordo desse navio vou lhe dizer o que farei com você: vou lhe pedir para descer e deixarei que seus companheiros façam o seu trabalho por você.

Dunn percebeu que isso lhe traria desonra, e em seguida disse:

– Vou tentar, senhor!

Outra regra era que não seria permitida nenhuma lavagem ou reparos de roupas aos domingos. Eu disse à tripulação:

– Tenho uma variedade muito boa de livros e artigos que permitirei que vocês leiam aos domingos. Também vou me esforçar para instruí-los para que possamos guardar esse dia sagrado para o Senhor. Vocês terão todos os sábados à tarde para lavar e consertar as suas roupas, tanto em mar aberto quanto no porto, e espero que apareçam todas as manhãs de domingo com as roupas limpas. E quando aportarmos, vocês poderão tirar a tarde de sábado para ir até a praia, conhecerem o lugar e comprarem o que desejarem, isso se vocês retornarem sóbrios a bordo à noite, pois todos nós observaremos o dia de repouso a bordo no porto, e não será permitido nenhuma liberdade para ir aos domingos.

Ao ouvir isso, Dunn se pronunciou mais uma vez:

– Mas essa é uma prerrogativa dos marinheiros. E eu sempre tive liberdade de sair aos domingos, e...

– Eu sei disso muito bem – eu disse, o interrompendo. – Mas eu não posso lhe dar essa liberdade.

Tentei então ressaltar como era errado violar o dia sagrado de Deus, e como eles aproveitariam muito mais o tempo se lessem e fortalecessem a mente em vez de se unirem, nesse dia, a toda a impiedade que os marinheiros estavam acostumados a praticar nos portos estrangeiros.

– E mais uma coisa, quero que saibam que não temos nenhuma bebida alcoólica ou intoxicante a bordo.

– Fico feliz em saber disso – disse John R. Talvez aquela fosse a primeira viagem que ele fazia sem bebida alcoólica.

Eu disse:

– Temos uma garrafa de conhaque e uma de gin no armário de remédios. Elas serão administradas a vocês como os outros remédios, quando eu julgar necessário. Essa é toda bebida alcoólica que temos a bordo, e toda que pretendo ter a bordo desse navio durante esta viagem. Proíbo estritamente que vocês tragam qualquer tipo de bebida alcoólica a bordo quando vocês tiverem a liberdade de ir até a praia nos portos estrangeiros. E eu gostaria muito de poder convencê-los a nunca beber quando estiverem na praia. Quando vocês forem convocados para realizar algum serviço durante o período em que vocês estiveram de plantão lá em baixo, esperamos que subam rápida e alegremente. Cumprida a obrigação, vocês poderão voltar a seus aposentos e continuar o plantão da manhã em baixo. Se vocês aderirem a essas regras e se comportarem como homens, serão bem tratados e nossa viagem será agradável.

Em seguida, me ajoelhei e entreguei as nossas vidas ao grande Deus, cujas misericórdias estão sobre todas as obras de Suas mãos, para que Ele nos protegesse e guiasse ao longo da viagem pelo oceano até o nosso porto de destino.

Na manhã seguinte, todos, exceto o timoneiro, foram convidados para ir até a cabine a fim de se juntarem a nós na oração matinal. Dis-

semos-lhes que aquele seria o nosso costume todas as manhãs e noites. Acrescentei que seria um prazer para nós termos a presença de todos conosco para que pudéssemos orar com e por eles. Além disso, para incentivar ainda mais a tripulação a ler e a fortalecer a mente, nos propusemos a pôr em circulação, durante a viagem, um periódico duas vezes por semana, nas manhãs de terça e sexta-feira.

Antes de partirmos, eu havia preparado um estoque de livros, com os últimos jornais, bem como o último volume de um periódico religioso semanal bem interessante chamado “O Arauto de Sião”, publicado em Boston. Começamos a circulação de periódicos com a primeira edição do volume, e determinamos que só entregaríamos a próxima edição se os marinheiros devolvessem a anterior. Assim que cada edição me era devolvida, eu a colocava embaixo da pilha de revistas do volume. Depois de seis meses, todos os números já teriam sido circulados e poderíamos reiniciar com a primeira edição novamente.

A ideia de um periódico bissemanal em alto-mar deixou a tripulação muito interessada. Quando a primeira edição começou a ser circulada novamente, e os marinheiros começaram a reler o volume, eu não ouvi sequer uma palavra sobre já terem visto aqueles periódicos antes. O interesse deles pelas revistas continuou no decorrer de toda a viagem. Durante o turno da manhã, nos aposentos de baixo, eu costumava ficar andando sem ser notado, e prestava atenção para ouvir algum deles lendo o periódico matinal em voz alta e fazendo observações sobre o assunto lido.

Aos domingos, quando o clima estava apropriado, tínhamos o culto religioso no tombadilho superior; caso contrário, o fazíamos na cabine, e geralmente líamos alguns bons sermões selecionados ou a Bíblia. Quando aportados, não conseguíamos ter toda a atenção dos marinheiros no domingo como acontecia em alto-mar. Às vezes, parecia difícil para eles serem privados do privilégio de irem até ao litoral com outros grupos de navios que passavam por nós com esse objetivo. Mas nós desfrutávamos de paz e tranquilidade, enquanto a tripulação de outras embarcações ficava em meio a algazarras e embriaguez.

Era muito gratificante, depois de algumas semanas, vê-los escolhendo alguns livros da nossa pequena biblioteca nas manhãs de domingo,

lendo essa boa literatura, bem como a Bíblia, a fim de fortalecerem a mente. Eles estavam agora tão diferentes com relação a sua conduta passada a bordo do navio. Eles pareciam também animados e dispostos a obedecer quando convocados. E assim continuou durante toda a viagem.

Depois de uma viagem de 47 dias, chegamos com segurança à Paraíba, na costa leste da América do Sul. De lá continuamos nossa viagem até a Bahia, ou Salvador, aonde chegamos no dia 5 de outubro. Como não encontramos procura pelo nosso carregamento, seguimos rumo à Santa Catarina. Na noite anterior à nossa chegada à Bahia, fomos atacados e detidos por um navio pirata de Buenos Aires. O capitão achava que estávamos levando munição e pólvora aos seus inimigos, os brasileiros. Depois de convencê-los do contrário, por fim nos liberaram.

CAPÍTULO 18

Inspecionados por piratas de Buenos Aires. Detidos por sete horas. Pilhagem. Os passageiros são feitos prisioneiros. À procura de dinheiro. Os dobrões [moeda de ouro espanhola] são cozidos junto com carne seca. A Tripulação e os passageiros são liberados. Período de oração. Chegada ao Rio de Janeiro. A bandeira de Betel. Rio Grande. Os perigos do litoral. A respeito da água fresca. Pontos de vista religiosos. O navio perdido. Uma carta. Partida e chegada a Santa Catarina. Voltando para Nova Iorque. Fenômeno ímpar.

Ao chegarmos a Santa Catarina, atracamos e vendemos a nossa mercadoria. Fizemos outro carregamento com arroz e farinha de mandioca, e então rumamos para o Rio de Janeiro.

Vários dias depois que saímos de Santa Catarina, estando próximos da popa, a barlavento do navio, avistamos um veleiro estranho, bem no início da manhã, que se aproximava de nós. Logo o veleiro começou a disparar suas armas, mas demos pouca atenção a isso, e permanecemos em nossa rota, sob uma brisa leve. O Pão de Açúcar e outras montanhas altas na entrada do porto do Rio de Janeiro apareciam agora à distância, a cerca de 130 quilômetros à nossa frente. Vimos que o inusitado veleiro estava nos alcançando muito rapidamente, e, ao olharmos com a luneta, descobrimos que ele se movia com longos remos e atirava ocasionalmente.

Idamos a nossa bandeira, e logo descobrimos que o veleiro era uma embarcação com uma bandeira de Buenos Aires no topo do mastro. Tínhamos oito cavalheiros a bordo, seis deles comerciantes brasileiros indo para o Rio de Janeiro a fim de aumentarem seu estoque de mercadoria. Eles ficaram muito agitados ao saberem que o inimigo deles estava se aproximando. Então, eu lhes disse:

– Se vocês acharem melhor, eu posso colocar todas as velas, e se a brisa subir logo, conseguiremos ir mais rápido que eles. Mas se não conseguirmos, eles virão com todo ímpeto sobre nós; e caso nos alcancem, vocês terão sérios problemas. Eu não tenho medo deles enquanto o nosso navio tiver a bandeira americana. Mas se pararmos o navio, eles

vão parar de disparar contra nós e tratarão vocês com mais gentileza. Farei o que vocês escolherem.

Eles logo decidiram que seria melhor parar o navio e deixar que se aproximassem. Fizemos assim, e calmamente aguardamos o inimigo se aproximar.

Dentro de uma hora eles chegaram até nós, emparelharam-se com o nosso navio com os canhões apontados para nós e gritaram:

– Olá, navio! Desça no bote, senhor, e venha aqui imediatamente.

– Sim, senhor!

– Faça isso rápido, senhor, e traga seus documentos junto!

– Sim, senhor!

Orientei o segundo imediato a assumir o comando do navio e impedir que o navio batesse enquanto estivéssemos ao lado da embarcação pirata. Ao chegar ao convés da embarcação pirata, fui recebido por dois homens armados mal-encarados e pelo capitão, que estava em pé no corredor da cabine. Ele me disse:

– Por que o senhor não parou quando disparamos contra vocês? Estou com vontade de estourar seus miolos bem aqui! – e então se seguiram muitas palavras blasfemas.

– Estou em suas mãos, senhor. Pode fazer o que quiser! Parei a minha embarcação assim que vi quem vocês eram – e em seguida apontei para as cores da nossa bandeira esvoaçante. – Esta é a bandeira americana, e espero que vocês a respeitem.

Ele então me atacou com outra rajada de xingamentos e ameaças de afundar o meu navio. Ele gritou:

– Vá para perto da popa, senhor, no tombadilho superior!

Ele pegou os meus documentos, e quando cheguei ao tombadilho, vi que toda a minha tripulação estava comigo ali no veleiro pirata.

– Sr. Browne, por que você não ficou no navio? – perguntei.

– Ora, senhor, porque eles ordenaram que todos nós viéssemos logo atrás de você até o convés. Eles colocaram em nosso navio uma tripulação deles. Lá vão eles subindo a bordo do nosso *Imperatriz*.

O comandante do navio pirata então perguntou:

– Capitão, qual é a sua mercadoria?

– Arroz e farinha – respondi.

– Você tem munição para atacar inimigos embaixo da farinha?

– Não, senhor. Não tenho tal coisa em minha carga. Você está com a minha nota fiscal e os documentos de embarque.

Ele disse que sabia que eu estava ajudando os brasileiros, e que ele iria me levar para Montevidéu como prisioneiro.

– Se você fizer isso, vou encontrar amigos lá – eu disse.

– Por quê? Você já esteve lá?

– Sim – respondi.

– Então eu vou queimar o seu navio e mandá-lo para o fundo do mar.

Ele chamou o oficial dele, ordenou-lhe que abrisse as escotilhas e medisse com varas a profundidade do navio até o fundo do porão de carga.

A tripulação deles então veio para a lateral do nosso navio para descarregar tudo o que haviam pilhado. Então olhei para o capitão e disse:

– Capitão, você vai saquear o meu navio?

– Sim! Prometi a esses homens que saquearia se eles remassem e alcançassem vocês.

Meus protestos só o fizeram praguejar e blasfemar ainda mais sobre o que faria conosco. Meus documentos e cartas foram então espalhados no tombadilho superior. Perguntei-lhe o que ele queria com meus documentos e cartas particulares, e ele me respondeu que queria encontrar as minhas correspondências com o inimigo deles, os brasileiros. Então retruquei:

– Você está com as cartas da minha esposa lá dos Estados Unidos.

– Você pode ficar com elas, e com seus pertences pessoais também – disse o capitão.

A tripulação do veleiro continuava a descarregar o saque. Então eu disse:

– Seus homens acabaram de trazer para seu barco minha luneta. Posso ficar com ela?

– Não – ele disse. – Eu lhes prometi que poderiam pilhar o navio se conseguissem alcançar vocês, e eu não posso impedi-los.

Ao examinar a nota fiscal, ele perguntou de repente:

– Onde está o seu dinheiro?

– Você tem os meus papéis com a nota fiscal da minha carga. Se você encontrar qualquer quantia de dinheiro, pode levá-la.

Ele ordenou então que seus oficiais fizessem uma busca completa a bordo do meu navio. Não encontrando nenhum dinheiro, disseram ao meu comissário de bordo que iriam enforcá-lo se ele não contasse onde estava o dinheiro do capitão. Ele afirmou que não sabia de nada. Nosso dinheiro estava em moedas de prata; e ninguém além de mim sabia onde estava. Eu o tinha escondido em sacos, num lugar onde duvidava que os piratas o encontrassem. O capitão pirata era inglês, e a tripulação era mista, de aparência bruta, parecendo pronta para qualquer ato assassino.

Duas ou três vezes o capitão trouxe sua embarcação tão perto da nossa que temi que as duas colidissem e fossem destruídas, ou afundassem. E, por eu solicitar que ele tivesse cuidado, ele lançou uma torrente irrefreada de imprecações sobre mim. Depois de mais ou menos uma hora, sua agitação começou a diminuir; e foi então que ele me convidou para ir e descer até a cabine com ele e tomar um copo de bebida alcoólica:

– Obrigado, senhor, eu não bebo.

Mas ele bebia, e assim desceu por alguns momentos a fim de tomar mais um trago mortal.

Eu havia dito aos comerciantes brasileiros, logo antes do navio pirata se aproximar:

– Não me digam nada sobre o seu dinheiro e escondam-no da melhor maneira que puderem. Sem dúvida serei questionado sobre isso; e se eu não souber de nada, nada terei a dizer.

Eles deram os seus relógios de ouro para os marinheiros, que em seguida os esconderam nas roupas, fora da vista. Mais tarde fiquei sabendo que eles jogaram alguns dobrões de ouro nos caldeirões do cozinheiro, onde a carne de vaca e porco estava sendo cozida com sal para o jantar.

Esses comerciantes brasileiros também levavam no nosso navio um bom estoque de trajes de verão e roupas de cama e mesa, que os piratas saquearam, deixando todos os brasileiros apenas com a roupa do corpo.

Depois de um tempo, a tripulação insaciável, que revistava a nossa embarcação em busca de dinheiro, sentindo o estômago roer de fome, pegou as carnes que estavam sendo cozidas nos caldeirões. Parece que uma Providência misericordiosa os impediu de descobrir o tesouro dourado no fundo dos caldeirões; porque, se tivessem descoberto, teriam suspeitado que houvesse mais dinheiro escondido em outros lugares, e muito provavelmente alguns de nós teriam sido enforcados ou mortos a tiro antes mesmo de a busca terminar.

Durante aquela detenção abusiva que durou cerca de sete ou oito horas, das onze da manhã até o anoitecer, a tripulação do meu navio e eu estávamos todos amontoados em pé no tombadilho superior, perto da popa, sem nada para comermos. No final da tarde, os comerciantes brasileiros foram trazidos a bordo do navio pirata como prisioneiros de guerra, e foram ordenados a ficar de frente para o corredor, a sota-vento.

Os pobres coitados estavam em um estado lamentável. As perspectivas deles pareciam ainda mais duvidosas. Eu os tinha ouvido conversar entre si assim que partimos de Santa Catarina, e dizer que, por causa das nossas orações e dos cultos matutinos e vespertinos dos marinheiros, não haveria perigo na viagem, e chegariam com segurança ao Rio de Janeiro. A fé deles agora estava sendo testada. Ali estavam eles, com os olhos fitos no capitão pirata e em nosso pequeno grupo.

Um pouco antes do pôr do sol, o capitão ordenou que todos os seus homens saíssem do *Imperatriz*. À medida que retornavam com o nosso bote, ele me disse:

– Agora você pode pegar seus documentos, seu bote e subir a bordo do seu navio.

– Obrigado, senhor. Você vai deixar os brasileiros virem comigo?

– Não! São meus prisioneiros.

– Eu sei disso, senhor, mas vou ser muito grato a você se me permitir tê-los de volta.

Ele disse:

– Quero que você entenda que não é você quem dita as regras aqui.

Eu tinha liberdade de ir quando quisesse, mas não poderia levar comigo os prisioneiros. Meus homens já tinham ido para o bote e estavam esperando por mim.

Aqueles pobres coitados não entendiam inglês, mas ficou claro, pelos seus olhares agitados e agonizantes, que sabiam que o destino deles estava sendo determinado. Para eles, tudo parecia que a sorte deles estaria definida em alguns momentos. Apelei para os sentimentos humanos e de cidadão inglês do capitão quanto ao tratamento de prisioneiros que nem sequer tinham armas contra eles. Eu lhe disse:

– Esses homens se comportaram como cavalheiros a bordo da minha embarcação. Eles me pagaram 50 dólares, cada um, pela passagem antes de partirmos de Santa Catarina. Estão viajando para cuidar pacificamente de seus negócios pessoais. Não tenho nenhum interesse financeiro nisso, pois, afinal, eles já me pagaram, mas quero cumprir o meu compromisso com eles e deixá-los em segurança no Rio de Janeiro. Eles nunca prejudicaram vocês, e se ficarem com vocês, acabarão sendo um estorvo para vocês. Agora, capitão, por que o senhor não me permite levá-los?

– Leve-os – disse o capitão em um tom mais brando.

– Obrigado por sua bondade, senhor.

A maneira como passaram daquela embarcação pirata para o nosso navio, quando fizemos sinal para que entrassem nele, deixou bem claro que eles haviam entendido tudo o que estávamos falando a respeito deles. O capitão pirata então se esforçou para se desculpar, de certa forma, por seu tratamento rude para comigo. Eu lhe disse adeus e mais uma vez estávamos todos a bordo do *Imperatriz* ao pôr do sol.

No navio, encontramos as nossas coisas todas bagunçadas. As escotilhas estavam todas abertas, deixando nosso carregamento exposto à primeira onda que batesse no convés. Passageiros e tripulantes trabalharam diligentemente para ajustar as velas do *Imperatriz*. Ao cair da noite, já estávamos fora do alcance das armas dos piratas, impulsionados por

uma boa brisa, e os passageiros todos se congratulando pelo livramento de uma morte cruel.

Quando a ordem foi restabelecida, nos reunimos, como de costume, na cabine para agradecermos o Senhor por suas misericórdias diárias e, em especial, por sua clara intervenção em nos livrar do poder daquela indiferente tripulação de piratas em alto-mar. Graças ao Seu santo nome! Os marinheiros devolveram os relógios dos passageiros, bem como tudo aquilo que eles haviam lhes dado para guardarem com segurança. Seus dobrões também estavam a salvo nos caldeirões. Os piratas não haviam pegado nenhum dinheiro deles, mas abriram suas malas e os deixaram em má situação para encontrarem seus amigos no Rio.

Na tarde do dia seguinte, ancoramos no porto do Rio de Janeiro. Quando o relatório do acontecido chegou até a cidade, o governador enviou uma fragata em busca do veleiro pirata, mas não o encontrou.

No domingo, a bandeira de Betel, que, quando hasteada, indicava que um culto religioso estava sendo realizado, foi vista tremulando a bordo de um brigue inglês no porto. Eu e a minha tripulação nos juntamos a eles. Não havia muitas pessoas presentes ali, e a maneira formal e maçante como o culto estava sendo conduzido pareceu privá-los de qualquer interesse espiritual. Encerrado o culto, os oficiais de diversos navios que participaram da cerimônia foram convidados para a cabine, onde estava posta uma mesa com vários tipos de bebidas alcoólicas. Fomos convidados então para nos servirmos. Eu me recusei a participar daquele momento e voltei ao meu navio muito desapontado por ter perdido a bênção que esperava alcançar. Antes de deixarmos o porto, no entanto, alguns amigos se reuniram conosco a bordo do *Imperatriz* e tivemos uma interessante reunião de oração, com a bênção dos céus.

Como as autoridades da alfândega se negaram a me conceder permissão para vender meu carregamento no Rio Janeiro, zarpamos para Santa Catarina mais uma vez. Ao chegarmos a Santa Catarina, o governador da província, tendo acabado de receber um comunicado da província do Rio Grande para que se enviassem dois carregamentos de farinha para as tropas no sul do país, nos deu a prioridade e me deu uma carta para que eu a apresentasse às autoridades do Rio Grande. Assim, preparados, nave-

gamos outra vez e chegamos ao banco de areia do Rio Grande no último dia do ano de 1827.

Todo o cuidado é pouco quando os marinheiros se aproximam daquela costa, pois os bancos de areia, tanto acima como abaixo do mar, mudam constantemente de posição. À medida que aproximávamos da costa no final do dia, a água baixou tão depressa que ancoramos em mar aberto e ficamos ali até a manhã seguinte, quando por fim verificamos que estávamos cerca de 50 quilômetros da costa.

Os bancos de areia na costa tinham entre um metro e meio a 7 metros de altura, o que tornava, às vezes, extremamente difícil enxergar o farol antes que estivéssemos em perigo de bater nos bancos de areia. A alguns quilômetros da entrada do porto, os destroços de embarcações espalhadas ao longo da costa, pouco a pouco sendo soterradas na areia pelo constante movimento das fortes ondas, eram prova suficiente de que se requer o máximo de atenção e habilidade dos navegadores ao se aproximarem daquele lugar e chegarem ao porto sem estragos.

É singular a maneira como se pode conseguir a água fresca para os navios no porto. Os barris de água são rebocados até a praia, e os marinheiros cavam pequenos buracos na areia, aproximadamente seis ou nove metros da beira da praia. Em cerca de dois ou três minutos aqueles buracos ficam cheios de água pura e fresca, que é facilmente colocada nos barris com o auxílio de conchas. Portanto, a água obtida dessa maneira geralmente não fica mais do que 60 centímetros acima do nível da água salgada do mar.

Quando o clima está agradável, é comum ver mulheres entre os montes de areia perto da água salgada em busca de água fresca, cavando buracos na areia grandes o suficiente para lavarem neles suas finas roupas brancas. Quando o céu está ensolarado, as mulheres estendem as roupas na areia e elas se secam em cerca de uma hora. Quando secas, basta uma sacudida para tirar a areia das roupas; e elas não ficam sujas, pois a areia não tem sujeira.

Enquanto estivemos naquele porto, realizamos cultos a bordo do navio todos os domingos; mas nenhum dos nossos vizinhos ancorados nas proximidades vinham se unir a nós. Eles preferiam passar suas horas

de lazer na costa. Esses marinheiros retornavam à noite em condição tumultuosa e desordeira.

A nossa temperança e princípios religiosos a bordo do navio eram novos, e, é claro, desagradavam todas as outras pessoas ao nosso redor. Porém, aqueles homens eram obrigados a admitir que nós gozávamos de paz e tranquilidade a bordo do nosso navio, algo que eles não conheciam, especialmente nas noites de domingo.

O comissário de bordo de um brigue da Filadélfia, que estava ancorado perto de nós, frequentemente ridicularizava e insultava minhas concepções religiosas de maneira violenta sempre que eu o encontrava. Ele aproveitava toda ocasião para exibir tal comportamento, especialmente onde realizávamos negócios. Às vezes, ele se acalmava, me elogiava pela minha paciência e prometia que não iria falar palavrões quando eu estivesse presente. Mas ele sempre se esquecia de suas promessas.

Quando o navio dele estava prestes a partir para casa, escrevi-lhe uma carta, pedindo que se convertesse de seu caminho perverso e servisse ao Senhor; e lhe falei sobre as consequências que ele sofreria se continuasse no caminho em que estava. Entreguei a ele a carta para que lesse quando tivesse mais tempo livre. Ele prosseguiu em sua viagem, e estava se aproximando de seu porto de destino quando um dia, enquanto os oficiais e tripulantes estavam embaixo jantando, repentinamente, e sem que ninguém esperasse, uma tempestade os atingiu e virou a embarcação. A tripulação conseguiu escapar apenas com a vida. Eles foram resgatados por outro navio, e o comissário de bordo chegou então a Nova Iorque. Lá ele encontrou um velho conhecido meu, a quem relatou o fato de que me havia conhecido em Rio Grande; e referindo-se à instrução religiosa que eu lhe dei na carta acima mencionada, ele rogou pragas contra mim e me insultou, afirmando que eu era a causa de sua desventura e de seu presente sofrimento.

Esse juízo, que Deus permitiu lhe sobreviesse daquela forma tão repentina e irrevogável, fez com que ele sentisse, sem dúvida, que isso acontecera por causa do seu comportamento blasfemo que adotara e continuava adotando. Na busca por alguma forma de aliviar a sua consciência perturbada e se justificar, ele, sem dúvida, encontrou certo alívio colocando toda a culpa em mim.

Depois de algum tempo ancorados, vendemos o nosso carregamento para o governo e investimos a maior parte dos nossos fundos em peles secas, zarpando assim para Santa Catarina. Depois de navegarmos cerca de 13 quilômetros de onde estávamos ancorados até o farol, na entrada do porto, fomos obrigados a ancorar durante a noite e esperar a luz do dia e um vento favorável para passarmos com segurança sobre os bancos de areia.

Ao receber a minha conta corrente do Sr. Carroll, o comerciante brasileiro que contratei para cuidar das minhas transações comerciais no estrangeiro, eu a examinei brevemente sem perceber qualquer erro. Contudo, ainda me parecia que meu saldo em dinheiro estava acima do que me era devido. Entretanto, muitas outras preocupações necessariamente me ocuparam a mente naquele momento (algo bem comum ao levantar as âncoras para iniciar uma viagem), até que fomos obrigados a ancorar perto do farol.

Descobri então que o comerciante havia se equivocado no acerto de contas a meu favor. Isso, evidentemente, não era culpa minha, mas ele havia me pagado 500 dólares a mais em dobrões de ouro. Só havia uma maneira de me comunicar com ele naquela ocasião, isto é, enviando o meu bote. A nossa situação perigosa perto dos bancos de areia e da rebentação das ondas parecia exigir que não apenas o nosso bote, mas também a nossa tripulação estivesse à disposição, caso as nossas âncoras não conseguissem nos segurar durante a noite. Entretanto, o dinheiro não era meu, e senti que não seria abençoado pelo Senhor se tentasse prosseguir viagem sem um esforço da minha parte para devolvê-lo. Possivelmente nunca mais alguém teria notícias da minha embarcação nem do dinheiro do Sr. Carroll. De qualquer forma, eu ficaria como o culpado daquela situação. Portanto, despachei o meu bote com a seguinte carta:

“Prezado senhor Carroll,

Desde que nos despedimos, estive pensando como foi que eu fiquei com tanto dinheiro. Da primeira vez que examinei o acerto de contas, concluí que estava tudo certo. Mas essa noite, já mais tranquilo e livre de preocupações, e não plenamente convencido da exatidão das contas, espalhei o dinheiro novamente diante de mim e fiz um balanço mais detalhado das minhas compras e vendas, o que me fez descobrir um erro: há quinhentos dólares e trinta e quatro centavos a

mais a meu favor. Estive planejando a melhor maneira de fazer esse montante chegar com segurança até você. Como está tarde agora, e com a perspectiva de um vento favorável amanhã bem cedo, decidi enviar o meu bote. Para que meus homens tomassem um cuidado redobrado ao levarem o dinheiro até você, prometi-lhes 960 ‘réis’ a cada um deles. Não vejo outra maneira segura de fazer isso.

José Bates

“Barco Imperatriz, no banco de areia na costa do Rio Grande, 8 de março de 1828”.

Graças a Deus, e com os agradecimentos do comerciante, o nosso bote retornou em segurança a tempo de zarparmos cedo na manhã seguinte com um vento favorável. Nossa viagem foi próspera e segura até Santa Catarina, onde terminamos de carregar o navio com couro cru e café. Partimos então para Nova Iorque. O governo brasileiro estava em um estado tão instável, devido à guerra com Buenos Aires, que o mercado brasileiro estava em forte recessão.

A viagem de volta para casa foi agradável e bem-sucedida. Tivemos a alegria, mais uma vez, de vermos a Estrela Polar ao avançarmos um pouco para o norte da linha do equador, deixando atrás o Oceano Antártico. Depois de passarmos pela extremidade nordeste da América do Sul, ao prosseguirmos rumo ao noroeste, logo ficamos sob a ágil influência dos ventos alísios do nordeste e leste, que nos levavam em direção a nossa casa, família e amigos, às vezes, a 13 km/h.

Os marinheiros contam os dias como os astrônomos, do meio-dia ao meio-dia. Todas as noites, quando surgia a Estrela Polar no hemisfério norte, sua ascensão era muito perceptível e também animadora, pois nos dava a certeza de que estávamos em nosso curso rumo ao norte.

Conforme prosseguíamos o nosso curso rumo aos ventos favoráveis das ilhas da Índia Ocidental, subi ao convés certa manhã e vi que as velas estavam vermelhas. Chamei um dos nossos marinheiros que estava no topo dos mastros, e pedi que ele esfregasse a mão na vela de joanete e me dissesse o que havia ali. Ele respondeu:

– É areia.

Pedi que ele tirasse um pouco com a mão e descesse com ela. Ele trouxe o que conseguiu segurar na mão: uma areia fina, vermelha e cinza. Assim que as velas se secaram com o brilho do sol, toda aquela areia se soltou, e as nossas velas voltaram a ser brancas como no dia anterior.

Ao analisar mais detalhadamente os meus mapas e livros de direção, pude verificar que a terra mais próxima a leste de nós, de onde o vento soprava continuamente, era a costa da *África, a 2.500 quilômetros de distância!* Os oceanos árticos e antárticos estavam diante e atrás de nós. À sota-vento, ao longo de centenas e centenas de quilômetros a oeste de nós, estava a costa norte da América do Sul. Ficou claro, portanto, que a quantidade de areia em nossas velas, que se prenderam às velas devido à umidade, estavam vindo não do oeste, do norte, nem do sul, mas sim das nuvens que nos sobrevoavam dos desertos da Arábia. Os viajantes sempre nos disseram que as areias daqueles desertos frequentemente são vistas rodopiando para cima em pesadas colunas rumo às nuvens sob o efeito de redemoinhos. O mesmo fenômeno é mencionado pelo profeta Isaías no capítulo 21, verso 1.

De acordo com a velocidade com que as nuvens costumam voar diante de um forte vendaval, aquelas passaram por nós a cerca de 48 horas após deixarem a costa da África e chacoalharam sua carga de areia por uma extensão de 2.500 km ao longo do Oceano Atlântico Norte, e muito provavelmente sobre a costa norte da América do Sul até o Pacífico.

CAPÍTULO 19

Reavivamento em alto-mar. Chegada a Nova Iorque. Cultos no navio. Jovens desamparados. Chegada a New Bedford. Reforma pró-temperança. Fim da viagem.

Durante a viagem de volta para casa, a nossa tripulação parecia mais atenciosa para com o ensino religioso que tentávamos lhe transmitir. Era evidente que o Espírito do Senhor estava trabalhando em nosso meio. Um homem chamado James S. demonstrou provas genuínas de uma completa conversão a Deus, e estava muito feliz durante a viagem. A religião parecia ser o tema principal em todas as suas conversas. Uma noite, em seu turno de guarda no convés, ao me contar a sua experiência, ele disse:

– Você não se lembra da nossa primeira noite de viagem, saindo de casa, quando você chamou todos no tombadilho superior e apresentou as regras?

– Sim – respondi.

– Bem, senhor, eu estava no leme do navio naquela noite. E quando você terminou de falar, você se ajoelhou e orou com a gente. Naquele momento, se você tivesse pegado um porrete e me derrubado ali no leme, eu não teria me sentido pior, pois jamais tinha visto algo assim.

Tomas B. também professou ter se convertido naquela ocasião.

A viagem de volta para casa foi agradável, com exceção de uma ventania forte que nos perturbou um pouco. Porém, o bom Deus nos livrou da influência avassaladora daquela tempestade, e logo chegamos com segurança ao porto da cidade de Nova Iorque.

A primeira notícia que recebi de casa foi a de que meu honrado pai havia morrido cerca de seis semanas antes da minha chegada. Aquela foi uma provação para a qual eu não estava preparado. Ele havia vivido quase 79 anos, e quando eu voltava das minhas longas viagens, sempre o encontrava em sua posição de chefe da família, e em minha mente parecia que eu sempre encontraria o patriarca da família quando quer que eu voltasse vivo para casa.

Ainda na cidade de Nova Iorque, a bordo de um navio atracado no cais, tive o prazer de assistir a uma reunião de oração do movimento Betel, que dava assistência religiosa a marinheiros. Gostei muito do culto. Reuniões como aquela ainda estavam em seu estágio inicial; mas desde então, passou a ser comum vermos a bandeira Betel no domingo de manhã a bordo dos navios nas margens leste e norte do rio, conclamando para um culto religioso marinheiros e jovens que muitas vezes vagueiam pela cidade sem casa ou amigos. Muitos, sem dúvida, foram salvos da ruína pelos esforços de pessoas envolvidas nessas instituições benevolentes, enquanto outros, sem teto, que não tiveram tais influências para contê-los, foram levados a atos maus ou dominados por sentimentos de desespero. As duras provações do início da minha experiência me deixaram bem familiarizado com cenas assim.

Em uma das minhas viagens anteriores, eu havia convencido um rapaz a me acompanhar até a sua casa em Massachusetts. E desta vez, enquanto eu ainda estava em Nova Iorque e passava pelo parque, dentre muitos outros que eu vi, estava um rapaz sentado na sombra, com aparência muito melancólica, muito semelhante à do rapaz que acabei de mencionar, e não longe do mesmo lugar. Sentei-me ao lado dele e perguntei por que ele parecia tão deprimido. No começo ele hesitou, mas logo depois começou a me falar que ele estava desamparado: não tinha o que fazer, nem para onde ir. Ele disse que seu irmão o havia empregado em sua farmácia na cidade, mas, recentemente, havia ido à falência e saído da cidade, e que agora estava sem lar e sem amigos. Perguntei-lhe onde seus pais moravam. Ele respondeu que moravam em Massachusetts.

– Meu pai – ele disse – é um pregador da Igreja Congregacional, perto de Boston.

Então, o convidei para vir a bordo do meu navio e ser um dos meus tripulantes. Eu disse que eu o deixaria a mais ou menos 95 quilômetros de sua casa. Ele prontamente aceitou a minha oferta, e quando chegamos a New Bedford, Massachusetts, seu pai veio buscá-lo e expressou muita gratidão a mim por eu ter trazido seu filho em segurança, e por lhe conceder o privilégio de estar com o filho mais uma vez.

Em nossa chegada a Nova Iorque, a minha tripulação, com uma exceção, optou por permanecer a bordo, descarregar o carregamento, e não ter

a sua dispensa como era costume ao chegarmos de um porto estrangeiro. Eles preferiram também continuar em seus postos até chegarmos a New Bedford, onde o *Imperatriz* seria reequipado para seguir para mais uma viagem. Depois de descarregarmos, navegamos para New Bedford, aonde chegamos no dia 20 de junho de 1828: 21 anos depois daquela primeira viagem que fiz de lá para a Europa, na qualidade de camaroteiro.

Alguns dos meus homens perguntaram quando eu faria outra viagem e expressaram o desejo de viajar novamente comigo e a alegria que sentiam com relação àquela última viagem, considerando-a a melhor que já haviam feito. Foi uma satisfação saber que havia marinheiros suscetíveis à reforma moral em alto-mar – como provado nesse caso – e em terra. Eu acredito que essas reformas geralmente podem ser realizadas quando os oficiais estão prontos e dispostos a empreendê-las. Muitas pessoas argumentam que os marinheiros continuam a se viciar em tantos maus hábitos que é quase inútil tentar reformá-los. Creio ser seguro afirmar que o uso habitual de bebidas intoxicantes é o mais degradante e terrível de todos os maus hábitos dos marinheiros. Mas se os governantes, donos de navios e capitães tivessem evitado proporcionar a bordo de seus navios de guerra e comércio o artigo da bebida, dezenas de milhares de jovens inteligentes e empreendedores teriam sido salvos e se tornado uma grande bênção para os seus amigos, para o seu país e para a igreja, como tem sido o caso de agricultores, médicos, advogados, comerciantes e outros profissionais.

Tendo algum conhecimento dessas coisas, decidi, no temor do Senhor, tentar promover uma reforma, apesar de, naquela época, as sociedades de temperança ainda estarem em seu estágio inicial, e os “navios da temperança” ainda fossem desconhecidos. No início da nossa última viagem, quando fiz o anúncio de que não haveria bebida intoxicante a bordo, apenas a que pertencia à caixa de remédios, um homem apenas gritou que estava “feliz por isso”. Aquela voz solitária no mar em favor da obra de reforma – a voz de um desconhecido, manifestando a sua alegria porque não havia bebidas alcoólicas a bordo para tentá-lo – foi um grande ânimo para mim e uma forte evidência do poder da influência humana. Eu acredito que ele também foi influenciado profundamente. Não me lembro agora de ele ter bebido alguma coisa enquanto estive sob o meu comando,

bem como nenhum dos outros homens, com exceção de William Dunn, a quem tive de repreender uma ou duas vezes durante a viagem por beber enquanto estava em serviço na praia.

Portanto, o que outrora fora considerado tão necessário para estimular o marinheiro no desempenho de seu dever, se mostrou desnecessário; e não apenas isso, pois a abstenção de bebidas alcoólicas provou ser uma grande bênção em nosso caso.

Algum tempo após essa viagem, eu estava em companhia de um proprietário de um navio de New Bedford, que estava pessoalmente interessado em equipar seus próprios navios e armazená-los com provisões, bebidas alcoólicas e todas as coisas necessárias para viagens longas. Era do seu conhecimento que já vínhamos discutindo a importância de uma reforma com respeito à bebida forte. Ele fez então a seguinte observação:

– Fiquei sabendo, capitão Bates, que você fez a sua última viagem sem o uso de nenhuma bebida alcoólica.

– Sim – respondi.

– O seu navio é o primeiro “navio da temperança” de que já ouvi falar.

Meu irmão F. então assumiu o comando do *Imperatriz* e navegou novamente para a América do Sul. O navio foi equipado para realizar a viagem segundo os princípios da temperança, exatamente como na viagem anterior. Durante a minha última viagem, eu havia refletido muito sobre as alegrias da vida social com a minha família e amigos, de que havia me privado por tantos anos, e era meu desejo me dedicar mais exclusivamente a melhorar minha experiência religiosa, bem como a das pessoas com quem eu fosse chamado a me associar, e me envolver mais com os movimentos de reforma moral.

CAPÍTULO 20

Em casa. Religião. Temperança. Lavoura. Minha promessa. Sociedade dos Amigos Marinheiros. Missões. Sociedade Americana de Tratados. Sociedade Americana de Colonização. Casa de culto. Reavivamento religioso e seus efeitos. O chá e o café. Mudança de residência. O progresso da causa da temperança. O progresso da causa abolicionista. Meu ponto de vista. Motim em Boston, Massachusetts. Estrelas cadentes.

O capítulo 19 terminou com o relato da minha última viagem, o que me permitiu aproveitar das bênçãos da vida social em terra firme com minha família e meus amigos. Minha vida de marinheiro havia chegado ao fim. Mais uma vez eu considerava um grande privilégio poder me unir com meus irmãos na Igreja Cristã. Tive também o prazer de voltar a me engajar na reforma da temperança com meus ex-colegas, que tinham já progredido muito durante minha ausência.

O último desejo do meu pai era que eu me unisse à minha mãe para efetuar a liquidação do seu patrimônio. Antes do fim do ano, minha mãe também faleceu. A partir de então, me dediquei à agricultura e comecei a modernizar uma pequena fazenda que meu pai tinha me deixado como herança. Com o auxílio de um periódico semanal agrícola chamado “Fazendeiro da Nova Inglaterra”, que me fornecia orientação teórica, e com um pouco do meu dinheiro disponível, logo fiz algumas alterações perceptíveis na fazenda, mas com pouca ou nenhuma renda.

Minha esposa sempre dizia que gostaria que eu tivesse alguma forma de sustentar a família vivendo em casa. Prometi a ela que quando eu ganhasse recursos suficientes para a nossa subsistência como marinheiro, abandonaria a navegação para trabalhar em terra firme. Quando ela perguntou o que eu considerava recursos suficientes, eu respondi:

– Dez mil dólares.

Depois de provar da agradável esperança cristã, ficou muito mais fácil, com todas as perspectivas que se descortinavam diante de mim, dizer quando eu encerraria meus negócios no mar, com a ajuda de Deus.

Agora eu gozava do privilégio de ler alguns periódicos da época, especialmente aqueles sobre religião, moral e bons costumes. Os anseios dos marinheiros começavam agora a se materializar por meio de um periódico chamado “A Revista do Marinheiro”. Alguns amigos da causa se reuniram e nós organizamos a “Sociedade dos Amigos Marinheiros”. Um pequeno panfleto chamado “*The Missionary Herald*” [O Arauto Missionário], que defendia a causa das missões estrangeiras, também despertou meus sentimentos e até certo ponto atraiu a minha atenção. Meu relacionamento com pessoas a quem o *Missionary Herald* chamava de pagãs me permitiu ver com mais clareza suas necessidades morais e religiosas.

Fiquei também muito interessado com o trabalho da Sociedade Americana de Tratados [Panfletos], organizada em Boston, Massachusetts, no ano de 1814, e que abrangia todas as denominações evangélicas dos Estados Unidos. Li com prazer e ajudei a espalhar e a difundir muitos dos panfletos deles sobre assuntos religiosos e sobre a reforma na área da temperança. Porém, o meu interesse começou a diminuir quando eles manifestaram falta de interesse e determinação em publicar qualquer tipo de tratado em favor dos escravos oprimidos e espezinhados em sua própria terra, apesar dos pedidos dos antiescravagistas nesse sentido. Ficou evidente que a professa benevolência ilimitada deles incluía toda a raça humana, de todas as cores e aspectos, exceto aqueles que estavam sofrendo sob o domínio de seus opressores e perecendo por falta de conhecimento religioso – tão acessível em nossa nação –, que poderia lhes ser transmitido em suas igrejas e em suas próprias casas. Tal incoerência recaí pesadamente sobre os administradores dessa Sociedade.

Comecei a ler também, nessa mesma época, “*The African Repository*” (O Repositório Africano), o periódico da Sociedade Americana de Colonização, organizada na cidade de Washington, D.C., no ano de 1817. Essa sociedade tinha como objetivo instalar na África antigos escravos negros libertos, bem como negros nascidos livres dos Estados Unidos. O caráter e a tendência dessa Sociedade foram posteriormente explicados em detalhes pelo senhor William Jay, de Nova Iorque, em 1835. Ele diz:

“Dos 17 vice-presidentes, apenas cinco foram selecionados a partir dos Estados livres [abolicionistas], enquanto os outros doze foram,

acredita-se, donos de escravos, sem nenhuma exceção. Os dois primeiros artigos da constituição da sociedade são os únicos estritamente relacionados aos objetivos da Sociedade. Eles são os seguintes:

Art. I. Esta Sociedade será chamada de A Sociedade Americana para colonizar as pessoas negras livres dos Estados Unidos.

Art. II. O objetivo ao qual a atenção da Sociedade deve ser exclusivamente dirigida é o de promover e executar um plano para (com o consentimento delas) colonizar as pessoas negras livres, que residem em nosso país, na África ou em qualquer outro lugar que o Congresso julgar mais conveniente. E a Sociedade agirá para executar esse objetivo em cooperação com o Governo Federal e os Estados que vierem a adotar regulamentos sobre o assunto.”

O assunto era novo para mim, pois não tinha tido muito contato com ele quando estava em alto-mar. Por um tempo pareceu que os promotores dessa causa eram honestos em suas declarações com respeito aos negros livres, bem como à abolição da escravatura por parte da União. Mas quando as sociedades abolicionistas começaram a se organizar, entre 1831 e 1834, tornou-se evidente que a Sociedade Americana de Colonização era o pior inimigo dos negros livres. Ficou claramente manifesto que eles trabalhavam para perpetuar a escravidão nos Estados escravagistas, e manifestaram a mais severa oposição contra os abolicionistas e suas medidas.

Até 1832, a Igreja Cristã de Fairhaven, à qual me havia unido, tinha ocupado um salão alugado. Porém, sentia agora a necessidade de ter uma casa de culto própria num lugar mais conveniente. Quatro de nossos irmãos se uniram e construíram uma igreja que ficou conhecida como a “Casa de Culto Cristã da Rua Washington”. Assim que a construção ficou pronta e foi dedicada, iniciamos uma série de reuniões religiosas em que o Senhor graciosamente respondia às nossas orações e derramava o seu Espírito sobre nós. Muitas almas foram convertidas. As outras igrejas foram zelosamente influenciadas, e a obra de Deus se espalhou por toda a cidade. Por muitas semanas seguidas os sinos da igreja tocavam de manhã, tarde e noite, para anunciar o início das pregações e das reuniões sociais. Os que comentavam sobre esse reavivamento diziam que toda a população de não conversos estava sob a atuação profunda do Espírito Santo de Deus.

A nossa cidade já tinha sido abençoada com vários reavivamentos anteriores, porém eu estivera longe de casa e não os havia presenciado,

com exceção de dois, sendo o último o que acabei de mencionar. O primeiro aconteceu no ano de 1807, quando o povo estava imerso no amor e prazeres do mundo e na soberba da vida. O reavivamento foi para aquele povo uma obra maravilhosa e completamente inesperada. Embora tivéssemos um ministério instituído e pregações regulares, verificou-se que havia apenas dois altares da família no local: um na família do Sr. J. e o outro na casa do meu pai. Lembro-me de ter me sentido profundamente interessado naquela obra, e apreciava comparecer às reuniões de oração, e com frequência penso que naquela época o Senhor perdoou os meus pecados. Eu, porém, assim como muitos outros jovens, deixei de expressar meus sentimentos a meus pais ou a qualquer outra pessoa, com a ideia de que a religião era para pessoas mais velhas do que eu; e antes que o reavivamento cessasse completamente, minha mente já estava ocupada em me preparar para a minha primeira viagem à Europa.

Desde o ano de 1824, quando fiz a minha aliança com Deus, eu vivia de acordo com os princípios de total abstinência de todas as bebidas alcoólicas. No entanto, continuei com o hábito de beber chá e café aproximadamente por mais sete anos, sem ter muita convicção dos seus efeitos venenosos e estimulantes. Com o pouco conhecimento que tinha sobre o assunto, eu não estava disposto a me convencer totalmente de que esses estimulantes exerciam algum efeito sobre mim, até o dia em que, visitando um vizinho com minha esposa, nos serviram chá um pouco mais forte do que estávamos acostumados a beber. O efeito dele foi tão forte em todo o meu organismo que eu só consegui descansar e dormir depois da meia-noite. Fiquei, então, plenamente convencido (e desde então nunca mais encontrei nenhuma razão para mudar minha crença sobre o assunto) de que fora o chá que me afetara daquela maneira. Daquele dia em diante, me convenci das propriedades intoxicantes do chá, e não fiz mais uso dele. Pouco depois, seguindo a mesma postura com relação ao chá, descartei também o café; e agora já faz trinta anos desde que decidi não beber conscientemente nenhuma dessas duas bebidas. Se o leitor quiser saber o quanto ganhei com isso, responderei com prazer: minha saúde está melhor, minha mente, mais clara, e minha consciência a esse respeito, tranqüila.

Sylvester Graham, em suas Palestras sobre a Ciência da Vida Humana, diz: “Não há verdade mais clara na ciência do que o fato de que tanto o chá quanto o café estão entre os *venenos mais poderosos* do reino vegetal”.

O Jornal de Medicina da Transilvânia declarou que o chá é como um analgésico, em alguns casos tão potente quanto o ópio. A Enciclopédia Americana diz: “Os efeitos do chá sobre o organismo humano são como os de um narcótico muito leve. Esses efeitos, como os de qualquer outro narcótico, quando tomado em pequenas quantidades, é estimulante”. O Dr. Combe, em sua valiosa obra sobre digestão e nutrição, observa que “quando preparado muito forte, ou tomado em grandes quantidades, especialmente tarde da noite, eles [o chá e o café] não apenas arruinam o estômago, mas perturbam seriamente a saúde do cérebro e do sistema nervoso”.

Vendi minha residência no ano de 1831, e gastei boa parte do ano seguinte para construir minha casa e outras dependências em minha pequena fazenda. Aquele foi também o ano em que me ocupei construindo, com outros três amigos, a Casa de Culto da Rua Washington. Em 1831, foi declarado que havia 3 mil sociedades de temperança organizadas nos Estados Unidos, com 300 mil membros (ver *Visão Cronológica do Mundo* do Dr. Haskell, p. 247). Assim, em quatro anos, ou a partir de 1827, as sociedades de temperança já haviam alcançado essas proporções a partir do nosso pequeno início em Fairhaven. Muitos navios também estavam adotando a reforma da temperança.

Por volta do fim do ano de 1831 e início de 1832, as Sociedades Abolicionistas começaram a se organizar novamente nos Estados Unidos, defendendo a emancipação imediata. Enquanto essa obra progredia, os defensores abolicionistas foram maltratados e atacados em muitos lugares onde tentaram organizar ou realizar reuniões em favor dos pobres escravos oprimidos em nossa terra. As Sociedades de Colonização e seus defensores estavam na linha de frente dessa perseguição vergonhosa, algo denunciado claramente no livro de William Jay, *“Inquérito sobre o Caráter e Tendência das Sociedades de Colonização”*.

Todas as declarações de benevolência das Sociedades de Colonização para com as pessoas negras livres; o ardente desejo deles de beneficiar os pobres escravos oprimidos e, finalmente, salvar o nosso país da maldição

da escravidão, tudo isso desapareceu como a nuvem e o orvalho da manhã quando lemos sobre os seus atos vergonhosos de violência na cidade de Nova Iorque e em outros lugares a fim de calarem os apelos da humanidade em prol dos escravos oprimidos e pisoteados. O “*New York Commercial Advertiser*” [O Anunciante Comercial de Nova Iorque] e o “*Courier and Enquirer*” [Mensageiro e Investigador] estavam, na época, entre os melhores simpatizantes da colonização e da manutenção da escravidão.

Foi então que comecei a perceber a importância de tomar uma posição ao lado dos oprimidos. Meu trabalho na causa da temperança tinha peneirado muito o meu círculo de amizade, e não tinha o desejo de perder mais amigos. Contudo, o senso de dever me dizia claramente que eu não poderia ser um cristão coerente se apoiasse os opressores, pois Deus não estava com eles; tampouco poderia reivindicar Suas promessas se eu ficasse neutro. Portanto, a minha única alternativa era interceder pelos escravos. E foi o que decidi.

Em nossas reuniões religiosas, conversávamos e orávamos, sempre lembrando “dos encarcerados, como se presos com eles” (Hebreus 13:8). Alguns se sentiam ofendidos e alguns temiam a desunião. Apesar dos pontos de vista e sentimentos conflitantes em nosso meio, havia alguns nas igrejas que defendiam os princípios abolicionistas; e conforme a obra avançava durante os anos de 1832 a 1835, em que houve muita discussão de todas as partes da União sobre este assunto, convocamos uma reunião, onde aproximadamente 40 cidadãos de Fairhaven se uniram e organizaram a Sociedade Abolicionista de Fairhaven. Essa iniciativa atraiu a ira de alguns dos nossos vizinhos, que também convocaram uma reunião de oposição em que passaram resoluções nos denunciando em termos muito severos. A atitude deles não se devia aos princípios que havíamos adotado em nossos estatutos, pois não iam contra a Constituição dos Estados Unidos; mas, sim, porque tínhamos nos unidos para defender a abolição da escravidão americana, que eles consideravam inconstitucional e muito impopular. Sofremos muitas ameaças de que nossas reuniões seriam dissolvidas, mas felizmente conseguimos avançar e progredir.

Um dos nossos membros, ao ir para Charleston, na Carolina do Sul, foi denunciado perante as autoridades da cidade sob a acusação de

ser um membro da Sociedade Abolicionista de Fairhaven. Para não sofrer as consequências de um possível julgamento, renunciou aos ideais abolicionistas, como ele mais tarde declarou. Entretanto, a oposição foi mais fortemente manifestada no norte, onde a cada momento surgiam novas sociedades, do que no sul.

William Lloyd Garrison, editor de um jornal abolicionista, intitulado “*O Libertador*”, publicado em Boston, Massachusetts, ficou muito popular em vários periódicos da época (1835), sendo considerado o abolicionista mais notório. Recompensas, algumas chegando, creio eu, a 50 mil dólares, eram oferecidas por sua cabeça! Os cidadãos de Boston da Rua Washington e arredores, onde eram realizadas as reuniões abolicionistas, ficaram tão agitados e enfurecidos que se reuniram numa tarde ao redor do edifício em que William morava e o perseguiram até uma carpintaria para onde ele havia fugido deles. Ele foi capturado e levado até a multidão aglomerada na rua. Colocaram uma corda em seu pescoço para lhe tirar a vida. Alguns dos seus amigos, que observavam cada movimento da multidão, vendo o perigo iminente, correram em volta dele, fingindo, em meio à confusão, estar do lado da turba, e pegaram o laço da corda, impedindo assim que ele apertasse o pescoço do homem, enquanto alguns da multidão seguravam a outra ponta da corda, correndo pela rua aos gritos, deixando para trás a grande multidão de “cavalheiros de caráter e moral” que, com solene ansiedade, procuravam saber o que aconteceria com a vítima deles.

Enquanto isso, a turba e os amigos do Sr. Garrison continuaram correndo desenfreadamente até que se depararam com os portais da prisão da rua Leverett. Ali, com a ação rápida dos amigos, a prisão foi aberta, e o Sr. William Garrison – para o espanto de seus ímpios perseguidores – foi colocado fora do alcance dos seus inimigos; tampouco o carcereiro o apresentaria diante deles sem as ordens dos oficiais respeitosos da lei e da ordem. Assim que o tumulto acalmou, o Sr. Garrison foi honrosamente solto e voltou para o seu posto, novamente lutando pela abolição da escravidão americana. Os jornais antiabolicionistas de Boston, na tentativa de remover da capital dos peregrinos e de uma grande parte de seus cidadãos a mancha e a desgraça daquele episódio incivilizado e selvagem, tentaram evitar ao máximo que o acontecimento fosse registrado como obra de uma

turba. Eles declararam que as pessoas que se reuniram ali naquela ocasião eram “cavalheiros de caráter e moral”.

Antes desse incidente citado acima, e enquanto os temas do abolicionismo e antiabolicionismo agitavam e perturbavam a União, um fenômeno maravilhoso ocorreu nos céus, que causou consternação e assombro entre as pessoas. Refiro-me às estrelas que caíram do céu! Muitos guardas nas cidades, marinheiros em seus turnos de guarda no oceano, juntamente com aqueles que estavam acordados e aqueles a quem estes chamaram para testemunhar a exibição de estrelas cadentes, todos agora falavam a respeito do que haviam testemunhado, e os jornais da época faziam o mesmo.

Citarei alguns fragmentos que guardei do evento. Primeiro do “*New York Journal of Commerce*” [Jornal do Comércio de Nova Iorque], de 15 novembro de 1833. Henry Dana Ward, ao final de seu relato a respeito daquela cena emocionante – trecho já tantas vezes republicado –, diz:

“Perguntamos aos vigias por quanto tempo o acontecimento tinha durado. Eles disseram: ‘Por volta das quatro horas foi o momento mais intenso’. Observamos até que o nascer do sol extinguiu as estrelas cadentes menores juntamente com as estrelas fixas menores, e até que a estrela d’alva ficasse sozinha no céu para introduzir a esfera brilhante do dia. Trago aqui a observação de um dos meus amigos do ramo mercantil, que é tão bem informado a respeito do conhecimento erudito quanto a maioria dos comerciantes inteligentes de nossa cidade, que não fizeram da ciência seu objeto de estudo. Ao nos sentarmos para tomarmos o café da manhã, conversamos sobre o acontecimento, e ele me disse: ‘Eu mantive meus olhos fixos na estrela d’alva. Pensei que, enquanto ela se mantivesse firme, estaríamos seguros; mas temi cada momento que ela sumisse e levasse consigo tudo o que existe’. O leitor verá que essa observação veio de uma impressão quase irresistível, por parte de uma testemunha ocular inteligente, de que o firmamento havia se desmoronado, e que todo o exército de estrelas havia se fragmentado. Porém, a esperança agarrou-se à estrela da manhã, que nunca brilhou tão gloriosa”.

Em uma declaração posterior, ele acrescenta:

“A alvorada aconteceu uma hora mais cedo naquela manhã, e todo o céu ao leste estava transparente como o vidro fundido, de um modo como eu nunca vira antes, nem cheguei a ver depois. Um arco aberto de luz brilhante surgiu ao leste, acima do qual estava a estrela

da manhã – indizivelmente gloriosa por seu brilho e firmeza na face do escuro e transparente firmamento que irrompia”.

Do jornal “*Baltimore Patriot*”:

“Sr. Munroe: Nesta manhã do dia 13 de novembro de 1833, já acordado, testemunhei um dos espetáculos mais grandiosos e alarmantes jamais vistos por algum olho humano. A claridade no meu quarto era tão intensa que pude ver a hora do dia em meu relógio que fica sobre a minha lareira. Imaginando que algum incêndio houvesse acontecido ali perto, ou até mesmo na minha própria residência, corri até a janela e vi as estrelas, ou outros corpos celestes, com aparência flamejante, caindo em torrentes com uma velocidade tão intensa e em número tão grande que superavam qualquer nevada ou gotas de chuva numa tempestade”.

Do “*Christian Advocate and Journal*”, de 13 dezembro de 1833:

“O fenômeno meteórico, que ocorreu na manhã do dia 13 do último mês de novembro, foi de caráter tão extraordinário e interessante que é digno de mais do que uma simples observação efêmera. As descrições vívidas e detalhadas que apareceram em vários periódicos não são exageradas. Nenhuma linguagem pode, de fato, retratar à altura o imenso esplendor daquela magnífica exibição. Não hesito em dizer que apenas quem presenciou o acontecido pode formar uma concepção adequada de toda a sua glória. Era como se todas as estrelas tivessem se reunido em um único ponto, perto do zênite, e tivessem simultaneamente se atirado, com a velocidade de um raio, a todas as partes do horizonte. E ainda assim não acabaram – milhares rapidamente seguiram os rastros de outros milhares, como se tivessem sido criadas para a ocasião, e iluminaram o firmamento com riscos de radiante luz”.

O “*Commercial Observer*”, de 25 de novembro de 1833, copiado do “*Old Countryman*”, diz o seguinte:

“Nós consideramos a chuva de fogo, que vimos na última quarta-feira de manhã, algo extraordinariamente solene, um precursor certo, um sinal misericordioso do grande dia em que os habitantes da Terra irão testemunhar o sexto selo ser aberto. O tempo está próximo, conforme descrito não apenas no Novo Testamento, mas também no Antigo. Uma imagem mais exata de uma figueira que lança suas folhas (ou figos verdes), quando soprada por um vento forte, não é possível contemplar”.

Trechos do “*People’s Magazine*”, de Boston, datado de janeiro de 1834, dizem o seguinte a respeito das estrelas cadentes de 13 de novembro de 1833:

“Os ‘Anais’ de *Rockingham* [Virgínia] chama o evento de ‘chuva de fogo’ – ‘milhares de estrelas sendo vistas de uma só vez’. Alguns disseram: ‘Tudo começou com um estrondo’.

“*The Lancaster Examiner*” disse:

“O ar estava cheio de inumeráveis meteoros ou estrelas. [...] Centenas de milhares de corpos brilhantes podiam ser vistos caindo a cada momento; [...] descendo, como de uma ladeira, em direção à terra, a um ângulo de cerca de 45 graus, assemelhando-se a relâmpagos de fogo”.

Os “Anais” de *Salem* fala que o fenômeno foi visto “em Moca, no Mar Vermelho”.

O “*Journal of Commerce*” nos informa que “a mais de 480 quilômetros de Liverpool, o fenômeno foi tão esplêndido como aqui”, e que, no condado de St. Lawrence, “houve uma tempestade de neve durante o fenômeno em que as estrelas cadentes apareceram como um raio”. [...] Em Germantown, Pensilvânia, “elas pareciam chuvas de enormes granizos”.

O capitão de um baleeiro de New Bedford, um conhecido meu, disse que “enquanto estava ancorado naquela noite na costa da Califórnia, no Oceano Pacífico, vi as estrelas caindo ao meu redor”.

O professor Olmstead, da Universidade de Yale, declarou:

“A extensão da chuva de estrelas de 1833 foi tamanha para abranger uma parte bastante considerável da superfície da Terra – desde o meio do Atlântico ao leste até o Pacífico a oeste; e da costa norte da América do Sul até regiões indefinidas entre os territórios britânicos no norte. A exibição foi visível, e em todos esses lugares apresentou quase que a mesma aparência. Aqueles que tiveram a sorte de testemunhar o espetáculo de estrelas cadentes, na manhã de 13 de novembro de 1833, provavelmente viram *a maior exibição de fogos de artifício celestes já vista desde a criação do mundo*”.

CAPÍTULO 21

Uma reforma moral. Cultivando árvores. Cultivo de seda. O segundo advento de Cristo. A teoria de Guilherme Miller e suas conferências em Boston. O primeiro jornal do segundo advento. A carta do irmão D. Millard. A carta do irmão L. D. Fleming. A carta de H. Hawley. Extraído do Jornal Wesleyano de Maine.

Juntamente com esses sinais prodigiosos nos céus, uma reforma moral crescia como fermento em todos os Estados Unidos. Ao que tudo indicava, algum agente invisível estava auxiliando aqueles que se esforçavam na penosa obra de se opor às massas. Eles apelavam e atraíam a simpatia de homens, mulheres e crianças para ajudarem a deter a onda de intemperança e escravidão, a qual, aos olhos humanos, se não fosse detida, desmoralizaria e nos colocaria abaixo do padrão de moral de todas as nações civilizadas do mundo, antes mesmo que a presente geração de jovens chegasse ao fim.

O que parecia ainda mais inexplicável, enquanto levávamos avante essa obra, era ver ministros cristãos, que antes eram imaculados na comunidade, apelarem em favor da escravidão e defenderem o uso e a comercialização de bebidas alcoólicas, mantendo uma grande maioria dos membros e congregações sob a influência deles. Alguns ficaram mudos, aguardando ver que lado escolheriam seus amigos. Houve alguns, entretanto, que se posicionaram nobremente em favor da obra de reforma.

As sociedades de reforma moral se multiplicaram em vários lugares, bem como as sociedades em prol da paz, cujos objetivos eram a abolição da guerra. Estas propunham que todas as contendas ou dificuldades de importância fossem solucionadas por meio de um Congresso das Nações.

Depois de concluir as construções em minha fazenda, como falei anteriormente, comecei a cultivar amoreiras para obter de sua folhagem alimento para o bicho da seda, pois era minha intenção entrar no ramo do cultivo da seda. Eu havia construído uma escola em minha fazenda e pretendia torná-la uma escola de trabalhos manuais para os jovens. Pensava em empregar parte do tempo deles na colheita das folhas das amoreiras, e em alimentar o bicho da seda; e, à medida que os trabalhos avançassem,

eles também se dedicariam a outros setores do negócio, como enrolar e preparar a seda para o mercado. Tendo pesquisado os escritos de peritos no assunto, fiquei convencido de que a seda poderia ser um negócio vantajoso na Nova Inglaterra, assim como na Europa.

Enquanto as minhas árvores amadureciam, criamos e alimentamos, em pequena escala, o bicho da seda por duas ou três estações. Essa experiência inicial me convenceu de que, mediante atenção e cuidado, o negócio poderia ser lucrativo. Muitos que começaram o negócio mais ou menos na mesma época que eu também passaram a especular e ficar empolgados em cultivar a amoreira chinesa para a comercialização. Isso enriqueceu alguns, deixou muitos desapontados, e foi um fracasso, pois não era possível esperar que o cultivo da seda fosse um negócio rentável no seu início. Primeiramente eu estava me empenhando em plantar as minhas árvores antes de entrar no negócio. Eu já tinha muitas árvores que já estavam dando frutos, e um terceiro pomar em pleno crescimento. Minha intenção era me dedicar somente a esse negócio, se Deus me concedesse vida e saúde.

No outono de 1839, enquanto me dedicava ao meu pomar, certo pastor R., um conhecido meu e pregador da Igreja Conexão Cristã, me visitou e perguntou se eu gostaria de ir para New Bedford naquela noite, que ficava a cerca de três quilômetros de distância, para ouvi-lo pregar sobre a SEGUNDA VINDA DE CRISTO. Indaguei-lhe se ele era capaz de mostrar ou provar qualquer coisa a respeito da vinda do Salvador. Ele respondeu que achava que sim. Ele disse que a Casa de Culto Cristã-Norte, em New Bedford, estava a sua disposição para dar um curso de cinco conferências sobre o assunto. Prometi ir com ele, mas confesso que fiquei muito surpreso ao descobrir que alguém fosse capaz de provar qualquer coisa a respeito do *tempo* da segunda vinda do Salvador.

Um pouco antes disso, enquanto eu passava a noite na companhia de amigos, o pastor H. declarou que ouvira falar de um tal Sr. Miller que estava pregando no Estado de Nova Iorque que o Senhor Jesus Cristo retornaria por volta de 1843. Acredito que aquela foi a primeira vez que ouvi falar do assunto. Parecia ser algo tão impossível que até tentei levantar uma objeção, mas me disseram que Miller usava uma grande quantidade de trechos das Escrituras para provar o que dizia.

Entretanto, quando ouvi o pastor R. apresentar, em sua primeira conferência, o testemunho das Escrituras sobre o assunto, eu e minha esposa ficamos profundamente interessados. Após a reunião, tendo já percorrido certa distância em direção a nossa casa, absortos pelo tema apresentado, quebrei o silêncio e disse:

– *Esta é a verdade!*

– Ah, você é sempre assim, tão otimista! – disse minha esposa.

Argumentei com ela que o pastor R. tinha deixado o assunto muito claro em minha mente, mas que nós procuraríamos ouvir mais. As reuniões continuaram lotadas, o grupo se mostrou cada vez mais interessado até o fim das conferências, e senti que minha mente estava bem esclarecida a respeito daquele assunto importante.

Comprei então um exemplar do livro de Guilherme [William] Miller com 19 estudos, que li com profundo interesse, especialmente o seu argumento sobre os períodos proféticos da visão de Daniel, que até então, quando eu lia a Bíblia regularmente, me pareciam tão complexos que chegava a questionar a importância dada àqueles dias proféticos relacionados com a profecia pictórica dos capítulos 7 e 8 de Daniel. Porém, agora eu começava a entender que aqueles dias, na verdade, representavam muitos anos, que aqueles anos estavam agora prestes a terminar por volta de 1843, e que ao final desse período de tempo, de acordo com o argumento do Sr. Miller sobre as profecias, Cristo apareceria pessoalmente pela segunda vez.

Com meus pontos de vista limitados sobre o assunto do segundo advento, percebi que, se o Sr. Miller estivesse certo com respeito à breve vinda do Salvador, então o ponto mais importante de sua teoria era saber ONDE começavam os períodos proféticos de Daniel e rastreá-los até o seu final. A primeira edição em forma de panfleto da autoria do Sr. Miller é datada de 1832. Alguns dizem que sua primeira conferência sobre a segunda vinda de Cristo ocorreu em agosto de 1833. Suas primeiras palestras em Boston, Massachusetts, nas capelas da rua Chardon e em Marlborough ocorreram no inverno de 1840. Isso abriu o caminho para o irmão Josué [Joshua] V. Himes, de Boston, publicar, como editor, o primeiro periódico, ou revista, sobre a segunda vinda de nosso Senhor e Sal-

vador Jesus Cristo, chamado de “*Sinais dos Tempos*” [Signs of the Times], em Boston, Massachusetts, em março de 1840.

Como o irmão J. V. Himes era destituído de recursos – tanto quanto qualquer outro ministro que na época pregava e defendia corajosamente a necessidade de uma reforma moral –, e em certa reunião expressava seu desejo ardente de iniciar uma revista sobre o assunto do segundo advento, um capitão idoso do Estado de Maine, que estava presente, entregou-lhe um dólar de prata. O irmão Himes disse depois:

– Com este dólar começamos a publicar a revista “*Sinais dos Tempos*”.

Para que vocês tenham uma ideia do efeito das pregações do Sr. Miller a respeito da segunda vinda de Cristo, no Estado da Nova Inglaterra, vou colocar aqui alguns trechos de cartas publicadas na revista *Sinais dos Tempos* de 15 de abril de 1840. A primeira carta é do pastor D. Millard, de Portsmouth, New Hampshire. Ele escreveu:

“No dia 23 de janeiro, o irmão Miller chegou à cidade e iniciou uma série de conferências na capela a respeito da segunda vinda de Cristo. Durante os nove dias de palestras, multidões se aglomeraram para ouvi-lo. Antes de concluir suas mensagens, um grande número de almas ansiosas já tinha vindo à frente para as orações. Nossas reuniões continuaram todos os dias e noites por um período de tempo depois de ele ter ido embora. Tal estado de espírito que agora permeava a nossa congregação nunca havíamos testemunhado antes em lugar algum. Não era raro termos entre 60 e 80 pessoas vindo à frente para orar durante as noites. Um espírito tão tremendo de solenidade pareceu se instalar no local, que duro deveria ser o coração do pecador que resistiu a essas influências. A ordem e a solenidade reinavam no lugar. Geralmente, assim que as almas eram libertas, elas estavam prontas para anunciar e exortar os seus amigos, com a linguagem mais comovente possível, a vir também até a fonte da vida. Nossas reuniões, portanto, continuaram durante as noites por seis semanas. Nas semanas que passamos juntos, o badalar dos sinos, convocando para as reuniões diárias, fizeram com que nossa cidade parecesse um domingo de adoração contínuo. De fato, tal temporada de reavivamento nunca fora antes testemunhada em Portsmouth pelos habitantes mais antigos. Seria difícil, neste momento, determinar o número de conversões que aconteceram na cidade. Há estimativas que variam de 500 e 700 pessoas. Nunca,

enquanto permanecer na terra dos mortais, espero desfrutar mais do Céu do que o fizemos em alguns de nossos encontros, tardes da noite, e nas ocasiões dos batismos. Milhares se juntavam ao redor do tanque batismal para assistir a essa instituição solene, e muitos voltavam para casa chorando”.

Outra carta é do irmão. L. D. Fleming, de Portsmouth, New Hampshire. Ele diz:

“As coisas aqui estão acontecendo de forma poderosa. Ontem à noite cerca de 200 pessoas vieram à frente para participar das orações; e o interesse parece aumentar constantemente. A cidade inteira parece estar sacudida. As conferências do irmão Miller não têm efeito nenhum no sentido de causar terror. Longe disso. O grande temor está entre aqueles que não vieram à frente. Porém, aqueles que ouviram com sinceridade estão longe da excitação e do temor. O interesse despertado pelas conferências é fruto da mais cuidadosa ponderação; e apesar de ser o maior reavivamento que já vi, todavia há o mínimo de entusiasmo apaixonado. O reavivamento parece influenciar mais decididamente os homens da comunidade. O que produz esse efeito é simples: o irmão Miller toma a espada do Espírito, desembainhada e exposta, e coloca o seu gume afiado no coração nu, cortando-o – isso é tudo. Diante da ação perfurante desta arma poderosa, a infidelidade cai e a crença de que todos se salvarão, como querem crer os universalistas, definha. Além disso, fundamentos falsos desaparecem e os comerciantes de Babel ficam estupefatos. Dentre os despertamentos religiosos que os tempos modernos já testemunharam, este me parece ser o que mais se aproxima do reavivamento dos tempos apostólicos”.

Ele escreveu novamente no dia 6 de abril:

“Provavelmente nunca houve antes tanto interesse religioso entre os habitantes desta cidade como se vê hoje; e o Sr. Miller deve ser considerado o instrumento direto desse movimento, embora, sem dúvida, muitos o neguem, pois alguns estão muito indispostos a admitir que uma boa obra de Deus possa resultar do trabalho desse homem. Entretanto, temos a evidência mais incontestável de que esta é a obra do Senhor. Em algumas das nossas reuniões desde que o irmão Miller partiu, estima-se que cerca de 250 pessoas expressaram o desejo pela religião, vindo à frente para as orações; e provavelmente entre 100 e 200 pessoas professaram ter se convertido em nossas reuniões. E agora o fogo está sendo inflamado em toda a cidade e região adjacente. Vários vendedores de bebidas alcoólicas transformaram suas lojas em salas de culto, e aqueles lugares, que

outrora eram dedicados à intemperança e farras, são agora dedicados à oração e ao louvor a Deus. Infieis, deístas, universalistas e os mais irrefreados libertinos têm se convertido. Reuniões de oração estão sendo estabelecidas em várias partes da cidade por diferentes denominações ou indivíduos, e acontecem em quase todas as horas do dia. Fui conduzido a uma sala no andar de cima de um dos bancos da cidade, e ali encontrei de 30 a 40 homens de diferentes denominações envolvidos unanimemente em oração fervorosa às onze horas da manhã! Em suma, seria quase impossível descrever satisfatoriamente o interesse espiritual em que essa cidade se encontra no momento. Um dos principais vendedores de livros me informou que, desde a visita do irmão Miller à nossa cidade, havia vendido mais Bíblias em um mês do que nos últimos quatro meses”.

O QUE OUTROS DISSERAM A RESPEITO DO SR. MILLER E DE SUAS DOCTRINAS.

H. Hawley, escrevendo de Groton, Massachusetts, para o pastor Himes, em 10 de abril de 1840, disse:

“Durante uma entrevista que tive com você alguns dias atrás, você me pediu para fazer uma declaração sobre os resultados, até onde os presenciei, das conferências do Sr. Miller aqui nas proximidades. Antes de cumprir o seu pedido, peço licença para dizer que não sou um adepto da teoria do Sr. Miller, mas sou decididamente a favor da discussão sobre o assunto. Acredito que as conferências do Sr. Miller são tão repletas de verdades do evangelho que, qualquer que seja o erro dele com respeito ao tempo da vinda do Senhor, tenho certeza de que ele fará um bem muito grande para todos. Alegro-me por haver um assunto que esteja sendo discutido na comunidade tão favoravelmente apropriado para despertar a opinião pública aos grandes temas da religião, e para refrear o crescente mundanismo e sensualidade da época atual. O Sr. Miller tem feito conferências nesta cidade e em outras vizinhas, e tem sido bem-sucedido nos preciosos reavivamentos da religião em todos esses lugares. Ouso dizer que não vejo de forma alguma nada em sua teoria planejado com o intuito de tornar as pessoas imorais; mas eu de fato creio que o efeito será o contrário. Os fatos falam muito claramente sobre este assunto para não lhes ser dado o devido crédito”.

No “*Wesleyan Journal*” do Maine, em maio de 1840, lemos:

“O Sr. Miller esteve em Portland e apresentou conferências sobre o seu tema favorito, o fim do mundo, para auditórios lotados na igreja da Rua Casco. Espera-se de nós, cronistas fiéis dos eventos

do momento, que noticiemos algo a respeito deste homem e de seus excêntricos pontos de vista.”

“O Sr. Miller tem cerca de sessenta anos de idade. É um fazendeiro comum de Hampton, no Estado de Nova Iorque. É membro ali da Igreja Batista, da qual traz referências satisfatórias de sua boa reputação e uma licença para promover eventos públicos. Nós entendemos que ele tem várias cartas de referências de clérigos de diferentes denominações que favorecem seu caráter de modo geral. Podemos dizer que ele é um homem de educação formal mediana, mas evidentemente com fortes habilidades mentais, e por cerca de 14 anos tem se dedicado quase exclusivamente à investigação das profecias das Escrituras. Os últimos oito anos de sua vida têm sido dedicados à apresentação de conferências sobre esse seu assunto favorito. A teoria do Sr. Miller é a de que em 1843 Cristo fará sua aparição pessoal na Terra. De uma maneira muito engenhosa, ele faz com que todos os números místicos da profecia das Escrituras cheguem ao importante ano de 1843. Primeiramente, ele faz com que os 2.300 dias (ou anos) de Daniel 8:14 comecem ao mesmo tempo que as setenta semanas (ou 490 anos), sendo que este último período terminou com a morte do Messias, em 33 [sic] d.C. O período anterior (2.300 dias), portanto, estende-se 1.810 anos a mais, ou até 1843, quando virá o fim.”

O Sr. Miller é um grande defensor da interpretação literal, nunca admitindo a interpretação figurativa, a menos que seja absolutamente necessária para dar um sentido correto ao texto bíblico, ou para encaixar com o evento que se pretende ressaltar. Ele acredita com muita firmeza em tudo o que prega aos outros. Suas conferências são intercaladas com admoestações poderosas para os ímpios, e ele lida com os adeptos do universalismo com luvas de aço.”

CAPÍTULO 22

A primeira convocação para uma conferência a fim de discutir o assunto da segunda vinda do nosso Senhor Jesus Cristo. Reunião em Boston. Discursos da conferência divulgados a todo o mundo. Um sino de mergulhador. Coletando rochas do fundo do mar. A primeira conferência sobre o segundo advento. Conferências de Guilherme Miller em Fairhaven, Massachusetts. Conferências também em New Bedford. Falando aos ministros. Os ministros se reúnem. Antíoco Epifânio. Cerca de 500 m² por pessoa. A segunda conferência do segundo advento.

A revista *Sinais dos Tempos*, de Boston, Massachusetts, dos dias 1º e 15 de setembro de 1840, publicou um convite para uma Conferência Geral a respeito do segundo advento de nosso Senhor Jesus Cristo, dizendo:

“Nós, abaixo assinados, crentes na segunda vinda e no iminente reino do Messias, cordialmente nos unimos na convocação para uma Conferência Geral de nossos irmãos dos Estados Unidos, bem como de outros lugares que também aguardam o advento próximo, a se reunir em Boston, Massachusetts, na quarta-feira, dia 14 de outubro de 1840, às 10 horas da manhã, com a duração de dois dias, ou o tanto de tempo que, na ocasião, se achar melhor. O objetivo da conferência não será formar uma nova organização na fé de Cristo, nem atacar irmãos que diferem do nosso ponto de vista quanto ao período e a maneira do advento, mas, sim, o de debater todo o assunto de maneira fiel e justa, no exercício do espírito de Cristo, no qual será seguro encontrá-lo imediatamente no Juízo”.

GUILHERME MILLER;	DAVID MILLARD;
HENRY DANA WARD;	L. D. FLEMING;
HENRY JONES;	JOSÉ BATES;
HENRY PLUMER;	CHAS. F. STEVENS;
JOHN TRUAR;	P. R. RUSSELL;
JOSIAS LITCH;	ISAÍAS SEAVY;
JOSHUA P. ATWOOD;	TIMOTHY COLE;
DANIEL MERRILL;	J. V. HIMES.

“Recebemos outros nomes, mas já era tarde demais para inseri-los na lista. Não será requerido de ninguém nenhuma participação ativa na conferência, exceto que confesse a sua fé na breve vinda do

nosso Senhor em Seu reino; tampouco se espera que alguém tome parte nas discussões até que seja apresentado ao comitê organizador, e diga a este a parte ou o assunto que está preparado para discutir”.

De acordo com o convite, a Conferência Geral se reuniu na capela da Rua Chardon, em Boston, Massachusetts, em 14 de outubro de 1840, e continuou por dois dias, com crescente interesse. Ao final da conferência, participaram na comunhão da Ceia do Senhor cerca de 200 pessoas de diferentes denominações. Muitas eram de lugares remotos. A reunião foi encerrada com o hino que começava assim: “Quando Tu, meu justo Juiz, vier”.

O Espírito do Senhor havia permeado a reunião desde o início, mas agora Ele parecia vibrar e mover toda a congregação. O hino mencionado acima foi entoado com o “Espírito e também com entendimento”. Graças a Deus pelos momentos alegres proporcionados naquela ocasião.

A partir daquela conferência, um discurso em forma de panfleto, de 150 páginas, foi distribuído nos Estados Unidos e em países estrangeiros aos milhares que acreditavam e aos que não acreditavam na segunda vinda de Cristo. O pastor Josué V. Himes começou essa obra aparentemente com todo o zelo do Josué dos tempos bíblicos, esforçando-se para pregar e publicar materiais que difundissem toda luz que pudesse ser adquirida de todas as partes do mundo sobre o assunto do segundo advento do Salvador. Não porque ele acreditasse que Cristo voltaria em 1843, pois, numa conversa que tive com ele algum tempo depois de ele começar o departamento editorial da revista *Sinais dos Tempos*, ele me confidenciou que os argumentos não lhe eram satisfatórios; portanto, não acreditava na vinda em 1843.

– Ora, se essa é a sua posição – eu lhe disse com essas palavras ou outras de sentido igual –, por que você a defende publicamente?

Sua resposta foi que ele voluntariamente havia tomado aquela posição a fim de trazer à tona toda a luz que pudesse ser obtida sobre o assunto; e que era possível que um dia viesse a compreender o assunto de maneira clara e acreditar nele – o que de fato aconteceu posteriormente, conforme ele mesmo veio a admitir.

Eu já conhecia o pastor Himes desde a sua juventude, e por muitos anos estivera intimamente associado a ele nas reformas da época; e muitas vezes, fora fortalecido e edificado com suas pregações. Eu sabia o quanto

ele era zeloso na causa de Deus, sem ser um fanático. E o exemplo aqui narrado foi para mim a mais forte evidência, até o dia de hoje, de que ele não foi movido a tomar uma posição tão impopular diante do mundo todo por causa de instrumentos humanos.

Antes da conferência, eu tinha me comprometido para ser um dos proprietários legais da Ponte de New Bedford a fim de supervisionar seus reparos e ao mesmo tempo mantê-la transitável às carruagens e aos pedestres. Portanto, havia certa dúvida se poderia ir à reunião. Naquela época estávamos trabalhando com uma embarcação e um sino de mergulhador, removendo as pedras que, de alguma forma, tinham ido parar no canal da ponte levadiça e formavam um obstáculo para os navios com cargas pesadas, impedindo-os de passar durante a maré baixa.

É possível que alguns dos meus leitores queiram entender a operação de remover rochas do fundo do oceano, a aproximadamente dez metros de profundidade. Portanto, tentarei explicar a seguir.

Uma escuna, ou embarcações de dois mastros, é puxada até a ponte-levadiça e presa ali com cordas. Há um guindaste entre os dois mastros da escuna; e a parte inferior dele é presa a uma alça de ferro, que, por sua vez, era presa no topo do sino de mergulhador, que fica no convés da escuna.

O sino por si só tinha a forma de um pão de açúcar, ou cone, com cerca de três metros de altura e dois metros de diâmetro na parte inferior. O sino possuía em seu interior um assento para duas pessoas; e quando mergulhado até o fundo do mar, sob a ação de pesos presos ao redor da parte inferior, o sino se enchia parcialmente de água, que entrava pela parte inferior aberta, até uma altura de aproximadamente um metro, mas a provisão de ar que ficava acima dessa água no interior do sino impedia que a água chegasse até o assento (afunde em um balde de água uma xícara ou tigela com a parte inferior virada para cima e você terá uma boa ideia de um sino de mergulhador). Para duas pessoas, esse ar durava cerca de uma hora e meia; depois desse tempo, era preciso içar o sino de volta à superfície para reabastecê-lo com ar fresco outra vez. A comunicação entre os trabalhadores no sino e os companheiros no convés era feita por meio de três linhas telegráficas (ou cordas) em boas condições de funcionamento – suas extremidades inferiores eram puxadas dentro do sino. Algumas

pequenas janelas de vidro eram colocadas na parte superior do sino para permitir a entrada de luz dentro do pequeno compartimento enquanto estava em baixo d'água – uma luminosidade mais ou menos como a do céu durante o pôr do sol.

Desci com o mergulhador, algumas vezes, com a finalidade de averiguar mais corretamente como o trabalho poderia ser realizado. O sino possuía correntes presas na parte superior, que eram movidas pelo guindaste quando era necessário mudá-lo de posição no fundo do mar, e também possuía uma espécie de cesta para acomodar as pedras coletadas. Quando chegava o momento de os homens no convés içarem o sino, interrompíamos o trabalho, saíamos engatinhando de dentro da água e íamos para o nosso assento a aproximadamente um metro e meio do fundo do mar. Quando o sino era abaixado novamente pelo guindaste e tocava a água, e toda entrada de ar externo cortada, ficando apenas a provisão de ar onde ficávamos, a pressão exercida produzia uma sensação de tremor e um ruído estranho na cabeça, mais especificamente nos ouvidos, fazendo com que os dedos se agitassem involuntariamente na tentativa de produzir mais ar lá dentro para aliviar a dolorosa sensação que continuava até certo ponto embaixo d'água.

Assim que o sino chegava ao fundo, nós telegrafávamos para que nos movessem a qualquer direção dentro de um pequeno raio. Quando o mergulhador enchia o cesto com rochas e pedras por meio de seus instrumentos de ferro, os que estavam no convés ficavam sabendo, ao ele puxar uma das cordas. A cesta era então içada e em seguida esvaziada lá em cima. Por meio de uma corda amarrada à extremidade inferior da cesta, o mergulhador a puxava de volta para o mar, e assim ele podia continuar o seu arriscado trabalho até que a falta de ar o obrigava a puxar a corda telegráfica para que fosse então içado e pegasse o fresco e gratuito ar de Deus.

Enquanto estávamos no fundo do mar, era possível sabermos rapidamente quando a maré virava para subir ou descer por causa de seu movimento sobre as conchas e pedras, que conseguíamos ver tão nitidamente quanto podíamos vê-las no fundo de um riacho. Não importa a profundidade da água, o fluxo e refluxo da maré move toda a massa de água de cima para baixo. Onde há fluxos e refluxos das marés, as grandes

massas de água do rio e do porto correm em movimento constante, da superfície ao fundo. Mas isso acontece apenas enquanto ocorre a mudança de maré; e duas vezes a cada 24 horas, uma nova massa impetuosa de água chega até o porto proveniente do oceano, provendo novas fontes de água saudável e circulante aos peixes a nadar, ao imóvel molusco e àqueles que se escondem embaixo da areia em águas rasas: tudo isso para o benefício do homem, especialmente dos pobres que moram perto da costa.

Por perseverarmos em nosso novo trabalho, pegando pedras e rochas do fundo do mar, conseguimos desobstruir o canal de navegação a tempo de eu ir para casa e, com minha esposa, comparecer, com prazer e alegria, à abertura da primeira Conferência do Segundo Advento no mundo. O irmão Miller, com a sabedoria de Deus, ficou subitamente doente nessa época e não pôde sair de sua casa, em Low Hampton, Nova Iorque, para participar da conferência, o que foi uma decepção para muitos.

Depois dessa grande conferência, a pregação do segundo advento foi requisitada em muitos lugares. Em março de 1841, o irmão Miller começou uma série de conferências na igreja da Rua Washington, em Fairhaven, Massachusetts. Pensei que, se o Sr. Miller pudesse dar palestras sobre a segunda vinda de Cristo para os meus amigos e vizinhos, eu prontamente cederia a outras pessoas meu assento na igreja, caso houvesse lotação. Afinal de contas, eu já vinha lendo as palestras dele, e supunha que entendia a maior parte do que ele iria pregar. Entretanto, depois de ouvir a sua primeira mensagem, senti que não podia me negar o privilégio de ouvir toda a série de conferências, pois sua pregação era profundamente interessante e muito superior a suas palestras escritas.

O local estava tão cheio que uma grande quantidade de pessoas não conseguiu assento, mas mesmo assim tudo estava quieto e silencioso como a noite. Parecia que as pessoas estavam ouvindo *por si mesmas*. E eu acredito que estavam mesmo *naquela época*. No dia seguinte à palestra, se alguém passasse por entre aquelas pessoas, podia-se ouvir uma perguntando à outra:

- Você estava na reunião ontem à noite?
- Sim!

– Você já ouviu uma pregação como essa antes?

– Não.

– O que você acha da doutrina dele?

As conversas se prolongavam. Muitas pessoas visitaram o irmão Miller para conversar com ele a respeito da doutrina que ele havia ensinado, e pareciam muito satisfeitas com as citações bíblicas imediatas que Miller dava como resposta.

Os irmãos Himes e Cole haviam acompanhado o irmão Miller até Fairhaven. O trabalho que ele realizou em uma semana conosco pareceu operar uma mudança muito notória entre as pessoas.

Seu próximo ciclo de conferências teve início na semana seguinte, na igreja Cristã-Norte, na cidade de New Bedford, cerca de três quilômetros de distância. Calculou-se que ali havia cerca de 1.500 ouvintes, o número que o local podia comportar. Uma grande parte da aristocracia e dos pastores estava presente. Jamais se ouvira antes sobre um despertamento religioso tão intenso sobre o tempo [da volta de Cristo] como aquele. O interesse parecia profundo e geral. No final da última reunião, o irmão Miller carinhosamente se dirigiu aos ministros e os exortou à fidelidade no desempenho de suas responsabilidades. Ele disse:

– Tenho pregado ao seu povo sobre a breve vinda de nosso Senhor Jesus Cristo como a entendo com base nas Escrituras.

Disse ainda que, se eles achassem que ele estava correto, seria muito importante que ensinassem o mesmo em suas respectivas congregações. Mas disse também que, se ele estivesse errado, desejava muito ser corrigido, e expressou um grande desejo de se encontrar com aqueles ministros antes que ele partisse da cidade para examinar o assunto com eles. O pastor batista propôs que a reunião se realizasse no salão de reuniões de sua igreja, na Rua William, às 9 horas da manhã seguinte.

Eu não era um ministro na época, mas tive um forte desejo de comparecer àquela reunião para descobrir como os ministros recebiam a doutrina da segunda vinda. Vários membros leigos, incluindo eu, pedimos permissão e comparecemos à reunião. Quando a reunião começou pela manhã, contei 22 ministros presentes, todos daquele lugar e de um raio de

alguns quilômetros de distância da cidade, bem como 40 membros leigos. Depois de organizada a reunião, o irmão Miller propôs iniciar com a profecia de Daniel, e solicitou que o responsável pela leitura das Escrituras começasse com o segundo capítulo. Ocasionalmente, o irmão Miller pedia que o leitor fizesse uma pausa, e em seguida perguntava aos ministros como eles compreendiam o trecho lido. No início, eles apenas se entreolhavam, em silêncio, aparentemente indispostos a expor a própria ignorância quanto ao assunto, ou para verem quem se prontificaria a responder. Depois de algum tempo, um dos ministros de grande erudição respondeu:

– Nós acreditamos como você.

– Bem – disse o irmão Miller –, se todos concordamos neste ponto, vamos continuar.

Ninguém mais respondeu. O leitor continuou até a próxima pergunta, e todos ficaram em silêncio novamente até que o mesmo ministro respondeu:

– Acreditamos nisso da mesma forma que você.

Assim, eles professaram crer como o irmão Miller até o fim do capítulo. Foi muito animador ver todos aqueles ministros de várias denominações admitirem acreditar na doutrina do segundo advento. Então eles começaram a ler o capítulo 7, e continuaram em harmonia com o irmão Miller, até que uma objeção foi feita com respeito ao chifre pequeno do quarto reino. O leitor das Escrituras, que levantou a objeção, disse que queria um pouco de tempo para considerar aquele ponto, e perguntou se a reunião poderia ser interrompida até o dia seguinte. Uma moção foi feita para o adiamento da reunião e favoravelmente votada.

Na manhã seguinte a reunião foi retomada, e o leitor das Escrituras apresentou seu comentário, tentando provar que o chifre pequeno do quarto reino era Antíoco Epifânio, um dos reis que haviam governado a Síria. A declaração do irmão Miller de que o chifre pequeno não poderia ser esse rei, mas, sim, Roma não conseguiu convencê-los. A reunião acabou nesse ponto, sem nenhum esforço adicional da parte dos ministros. Desde aquela ocasião o assunto do chifre pequeno de Daniel 7 e 8 tem sido analisado e criticado, sendo definido que Roma é, de fato, o poder em questão.

O pastor J. N. Andrews falou sobre o assunto:

“Das muitas razões que podem se somar ao que foi dito acima, citaremos apenas uma. Este poder [o chifre pequeno] deveria se levantar contra o Príncipe dos príncipes (versículo 25.) O Príncipe dos príncipes é Jesus Cristo (Apocalipse 1:5; 17:4; 19:16). Antíoco, porém, morreu 164 anos *antes* do nascimento de nosso Senhor. Portanto, fica definido que a profecia está se referindo a outro poder.

Para evitar a aplicação desta profecia ao poder romano, pagão e papal, os papistas o transferiram de Roma para Antíoco Epifânio, um rei sírio que não conseguiu resistir aos mandatos de Roma. Veja as notas da Bíblia Douay [católico-romana] sobre Daniel 7, 8 e 9. Essa aplicação é feita pelos católicos a fim de livrar sua igreja de qualquer participação no cumprimento da profecia; e a interpretação deles nesse ponto tem sido seguida pelas massas de opositores à fé no advento.

Veja também “*Profecy of Daniel and Twenty-three Hundred Days*” [A profecia de Daniel e os Dois Mil e Trezentos Dias], p. 30-33.

Para mais evidências de que Roma correspondia a esse poder, e de que o nosso Senhor e Salvador era o Príncipe dos príncipes a quem aquele poder se opôs, conforme descrito na profecia, veja Atos 3:15; 5:31 e 4:26, 27.

Dentre as muitas perguntas feitas ao irmão Miller com referência ao segundo advento do Salvador, perguntaram o seguinte:

– Como pode toda a raça humana ficar, de uma só vez, em pé sobre a terra, conforme mencionado em Apocalipse 20, no julgamento final?

A resposta foi:

– Vamos admitir uma população mundial de 800 milhões de habitantes a cada trinta anos por seis mil anos. O total será de 160 bilhões de habitantes. Considerando que o planeta Terra tenha uma extensão aproximada de 80 milhões e 450 mil km², perfazendo um total de 80 trilhões e 450 bilhões de m². Dividindo esse número pelos 160 bilhões de habitantes, cada indivíduo que terá vivido sobre a terra ficaria com aproximadamente 500 m².

A segunda Conferência do Segundo Advento foi realizada na cidade de Lowell, Massachusetts, nos dias 15-17 de junho de 1841. Naquela reunião estava presente o irmão Josias Litch, de Boston, Massachusetts. O irmão Litch, no ano de 1838, enviou sua exposição do nono

capítulo do Apocalipse, predizendo a queda do império otomano no fim do período profético “a *hora*, o *dia*, o *mês* e o *ano*” [Ap 9:15], que expiraria em 11 de agosto de 1840, quando o sexto anjo cessaria de tocar a trombeta e o segundo ai passaria [cf. Ap. 9:12, 13; 11:14]. Tendo em mãos relatos oficiais da revolução que acabara de terminar no império otomano, ele chegou à reunião preparado para provar o cumprimento de sua predição, a qual dezenas de milhares de pessoas aguardavam com imensa ansiedade. As diversas evidências nos relatos oficiais em conexão com a profecia explicada em seu convincente discurso provaram que a supremacia otomana *de fato terminou* no dia 11 de agosto de 1840. Cumpria-se diante deles Apocalipse 11:14: “Passou o segundo ai. Eis que, sem demora, vem o terceiro ai”. Essa descoberta despertou o povo de Deus e deu um impulso poderoso ao movimento do advento.

CAPÍTULO 23

A queda do império otomano em agosto de 1840. A passagem do segundo ai. Sem demora. Um espaço de tempo para proclamar a primeira mensagem angélica (Apocalipse 14:6, 7). Conferências. Provações ao sair da igreja. As Sociedades de Reforma Moral. Conferência de Boston em 1842. Gráficos de 1843. A primeira reunião campal. Reuniões campais no verão e no outono de 1842. Em Littleton, Massachusetts, em agosto. Em Taunton, Massachusetts, em setembro. Em Salem, Massachusetts, em outubro. O poder e obra da primeira mensagem angélica.

Termei o capítulo 22 falando da conferência na cidade de Lowell, Massachusetts. A história da queda da supremacia otomana pode ser encontrada nas Exposições Proféticas de J. Litch, vol. 2, p. 181-200. Nas páginas 198 e 199, ele resume o seu argumento conclusivo, mostrando com clareza que a profecia de Apocalipse 9:13-15 foi cumprida no dia 11 de agosto de 1840. Nas páginas 189 e 190, encontramos o depoimento confiável de uma testemunha ocular que confirma os fatos a fim de comprovar o mesmo ponto de vista, testemunha esta aparentemente sem qualquer conhecimento da profecia ou da interpretação de Litch. Ele diz o seguinte:

“O comentário a seguir é do reverendo Sr. Goodell, missionário do Conselho Americano em Constantinopla, dirigido a esse Conselho, que o publicou na revista *Missionary Herald* [Arauto Missionário] de abril de 1841, p. 160. Ele afirma:

‘O poder do islamismo está rompido para sempre; todos reconhecem abertamente o fato, até mesmo os próprios islâmicos. Eles existem hoje por mera tolerância; e embora haja um grande esforço feito pelos governos cristãos para apoiá-los, ainda assim eles parecem afundar cada vez mais com terrível e rápida velocidade. E apesar do grande esforço feito para enxertar as instituições de países civilizados e cristãos no tronco decadente, a própria raiz está se definhando rapidamente pela ação mortífera de seu próprio veneno. É admirável notar que, no período em que toda a cristandade se uniu para deter o progresso do poder muçulmano, ele tornou-se extraordinariamente grande apesar de toda a oposição. Agora, porém, quando todos os governantes poderosos da Europa cristã – que se sentem plenamente competentes para resolver todas as disputas e

levar a bom termo os negócios do mundo inteiro – se encontram unidos para proteger e defender o império islâmico, eis que ele cai, apesar de todo o cuidado prestado.”

Esses fatos surpreendentes provam que a profecia relatada ao sexto anjo, após ter tocado a trombeta, relacionada com os 391 anos e 15 dias, encerrou-se no dia 11 de agosto de 1840, e ao mesmo tempo em que “passou o segundo ai” relatado em Apocalipse 11:14. Esse verso conclui afirmando: “Eis que, sem demora, vem o terceiro ai”.

É importante observar que esse curto espaço de tempo identificado com a expressão “sem demora” corresponde a todo o período de tempo desde o fim do segundo ai e o período do sexto anjo até o início do terceiro ai e o soar da trombeta do sétimo anjo (cf. Ap 11:14, 15). Esse espaço de tempo, entre o segundo ai e o terceiro ai, descrito como vindo “sem demora” [ARA] ou “cedo” [ARC], se refere ao tempo em que se deve anunciar a toda nação, tribo, língua e povo que Cristo está voltando, mediante a proclamação da [primeira] mensagem angélica de Apocalipse 14:6, 7. Isso está de acordo com o testemunho do Salvador em Mateus 24:3, 14.

Não é de se admirar que aqueles que vinham aguardando com intensa ansiedade o fim da supremacia otomana perceberam com muita clareza que havia chegado o momento de um grupo de pessoas proclamarem a mensagem em questão a partir daquele momento até o fim dos períodos proféticos da visão de Daniel; e que o tempo já havia chegado para essa mensagem alcançar todas as nações da terra ficou mais evidente por meio de uma convocação para uma Conferência do Segundo Advento a ser realizada em Boston, por volta do tempo em que o império otomano perdera a sua supremacia, e muitas semanas antes que a notícia dessa queda chegasse aos Estados Unidos.

Ao fim dessa conferência, que fora realizada algumas semanas depois da convocação, em outubro de 1840, um panfleto expondo os pontos de vista a respeito da segunda vinda do nosso Senhor foi enviado ao mundo; e desde aquele tempo, a obra continuou até que a mensagem se encerrou no outono de 1844.

A oposição proveniente de várias partes se tornava agora manifesta. No entanto, o interesse pela causa crescia a cada instante. Em outubro

de 1841, a terceira conferência foi realizada em Portland, Maine, dando novo impulso à causa naquela parte do país. Durante o inverno, conferências foram realizadas em outros lugares, principalmente nas cidades de Nova Iorque, Connecticut, New Hampshire e Vermont.

No início da primavera daquele ano, os pastores Himes e Fitch realizaram uma conferência em Providence, Rhode Island. Ali, pela primeira vez, conheci pessoalmente o irmão Fitch. Sua exposição clara das profecias em relação à segunda vinda de nosso Senhor foi ouvida com profundo interesse. A pregação de Fitch e Himes calou fundo no coração das pessoas, e a fé na breve vinda do Senhor foi professada em grande escala.

Era realmente admirável ver a rapidez com que professos cristãos acreditavam nas evidências do breve retorno do Senhor a partir do ensino da Bíblia e da história; e então, com a mesma rapidez, deixavam de acreditar com base numa autoridade que se firmava em nada mais do que um sarcasmo, um escárnio ou perguntas do tipo: “Como você sabe? Ninguém sabe nada sobre isso”, etc. Alguns dos meus irmãos da Igreja Cristã da Rua Washington também começaram a esfriar na fé do advento. Eles, por vezes, me diziam ao fim de nossas reuniões sociais:

– Irmão Bates, gostaríamos que você não falasse muito a respeito da segunda vinda de Cristo.

– Por quê? Vocês não acreditam mais que ela é tão verdadeira hoje quanto quando o irmão Miller a pregou aqui no ano passado, e vocês creram?

– Bem, acreditamos que Cristo está vindo, mas ninguém sabe quando. De acordo com o que o irmão Miller ensinou, o evento acontecerá por volta de 1843. Mas não pensamos assim. Gostamos de ouvir você exortar e orar, mas não gostamos de ouvir você falar tanto sobre a segunda vinda de Cristo e o tempo dela.

Mais ou menos nessa época, a igreja elegeu um pastor, o que foi uma profunda provação àqueles que estavam mais interessados no movimento do advento. Vários daqueles que estavam interessados no segundo advento buscaram e conseguiram seu desligamento da igreja. Fiquei muito atribulado sobre esse assunto por várias semanas, na esperança de que algo mudasse para melhor. Pedi ao Senhor que me iluminasse quanto a esse assunto, e a

resposta a mim concedida foi que eu deveria me afastar discretamente e ser livre. E assim o fiz. Falei aos administradores da igreja que eu estava disposto a lhes vender minhas ações no imóvel. Eles recusaram a minha oferta, e isso me deixou na liberdade de fazê-lo publicamente, com grande prejuízo para mim. Eu estava deixando para trás doze anos de responsabilidades e cuidados numa igreja livre que eu havia ajudado a construir e sustentar, uma igreja que mantinha a Bíblia como a única regra de fé e prática.

Quatro de nós, membros da igreja, havíamos nos unido e construído a igreja por um valor de mais de nove mil dólares. Três quartos desse dinheiro nos pertenciam na época em que me desliguei da igreja. Alguns dos meus bons amigos que estavam envolvidos na causa da temperança e da abolição da escravidão vieram me perguntar por que eu não podia participar de suas reuniões regulares como antigamente, e argumentavam que a minha crença na vinda do Salvador deveria me deixar mais zeloso na luta para suprimir aqueles males crescentes. Minha resposta foi que, ao abraçar a doutrina da segunda vinda do Salvador, eu já tinha mais do que o suficiente para preencher todo o meu tempo no sentido de me preparar para tal evento e ajudar outras pessoas a fazer o mesmo. Disse também que todos os que abraçavam a doutrina da segunda vinda seriam e necessariamente deveriam ser defensores da temperança e da abolição da escravatura; e que aqueles que se opunham à doutrina do segundo advento não poderiam ser obreiros muito eficazes na reforma moral. Além disso, disse que não sentia ser nosso dever abandonar tão grande obra e labutar sozinhos como tínhamos feito, quando muito mais poderia ser realizado atacando a raiz do problema ao endireitarmos todos os nossos caminhos em preparo para a vinda do Senhor.

Em maio de 1842, uma Conferência Geral foi realizada em Boston, Massachusetts. Na abertura daquele encontro, Charles Fitch e Apollos Hale, de Haverhill, apresentaram os gráficos proféticos de Daniel e João, que haviam pintado em tecido, com os números proféticos mostrando o cumprimento da profecia. Enquanto explicava o seu gráfico, o irmão Fitch disse que, ao examinar aquelas profecias, pensou em uma maneira de torná-las mais simples e fácil para os ouvintes. Ali estávamos recebendo mais luz em nosso caminho. Aqueles irmãos esta-

vam fazendo o que o Senhor havia mostrado a Habacuque em sua visão, 2.468 anos antes, dizendo: “Escreve a visão, grava-a sobre as tábuas, para que a possa ler até quem passa correndo, porque a visão ainda é para o tempo determinado” (Habacuque 2:2).

Depois de discutirmos o assunto, votamos unanimemente que deveríamos reproduzir trezentas cópias daquele gráfico, por processo litográfico, o que logo foi realizado. O material foi chamado de “os gráficos do ano 43”.

Aquela foi uma conferência muito importante. Marcaram uma reunião campal para a última semana de junho, em East Kingston, New Hampshire, onde uma imensa multidão se reuniu para ouvir as boas novas da vinda do nosso bendito Senhor. Não tive o prazer de comparecer àquela campal, mas ouvi relatos muito inspiradores do que aconteceu ali. Reuniões campais e conferências agora estavam se multiplicando por todos os Estados do norte e do centro dos Estados Unidos, bem como no Canadá, e os mensageiros estavam proclamando na linguagem da mensagem: “*É CHEGADA A HORA DO SEU JUÍZO*”.

Durante o mês de agosto de 1842, uma reunião campal do segundo advento foi realizada em Littleton, Massachusetts. Aquela foi a primeira reunião campal a que eu compareci. Foi uma experiência totalmente nova ver uma grande variedade de tendas armadas ao redor das tendas dos ministros, à sombra de árvores frondosas. Na abertura da reunião, soubemos que quem as ocupava eram famílias vindas de várias cidades próximas ao acampamento e da cidade de Lowell, todas interessadas na doutrina do advento.

O assunto das profecias relacionado com a segunda vinda do nosso bendito Senhor e Salvador foi o tema principal de ministros e leigos. Todos, exceto um grupo desordeiro que veio prejudicar a reunião, pareciam profundamente interessados; e mesmo estes, depois de se familiarizarem com a natureza da reunião, deixaram de nos incomodar, e a paz, a harmonia e o amor prevaleceram durante toda a reunião.

No mês de setembro seguinte, outra reunião campal foi realizada na parte sul de Massachusetts, na cidade de Taunton, num belo bosque de pinheiros altos, às margens da estrada de ferro, entre Boston e New Bedford, Massachusetts, e Providence, Rhode Island. Aquela foi uma reunião que promoveu grandemente a causa do advento e possibilitou que dezenas

de milhares de pessoas assistissem ao evento e ouvissem a proclamação de um Salvador vindouro. As carruagens que iam e vinham dessas cidades duas vezes por dia deixavam multidões de pessoas na reunião campal. Houve um grande número de ministros presentes. O pastor Josias Litch liderou aquela reunião, que continuou por cerca de uma semana. Em uma de nossas reuniões matinais de oração, quando se fazia o convite para que viessem à frente todos os que quisessem receber uma oração especial, ficamos sabendo que, entre os contritos, cerca de 30 ministros se prostraram, alguns deles *com os rostos em terra*, suplicando pela misericórdia de Deus e por uma preparação a fim de se encontrarem com o Senhor! A pregação era tão clara e acompanhada de uma manifestação tão intensa do poder do Espírito Santo que parecia pecado duvidar.

Durante aquela reunião, o pastor Millard, que voltava de uma viagem à Palestina, parou no acampamento. O pastor Litch lhe fez uma série de perguntas diante da congregação a respeito de sua missão: o que ele ouvira falar, enquanto no exterior, a respeito da doutrina do segundo advento. Ele respondeu que ela era conhecida e falada ali. Aquela informação era confiável e animadora. Nós já tínhamos conhecimento, com base em outras fontes, de que a mensagem do [primeiro] anjo “voando pelo meio do céu” (Ap 14:6) estava transpondo terra e mar, chegando a toda nação, tribo, língua e povo.

No domingo, calculou-se uma frequência de cerca de 10 mil pessoas no acampamento. A clara, convincente e solene pregação da segunda vinda de Cristo, as fervorosas orações e animados cânticos a respeito do segundo advento, acompanhados pela presença do Espírito do Deus vivo, trouxeram tamanha vibração por todo o acampamento que muitos gritavam de alegria.

Enquanto o comitê passava pela congregação, recebendo contribuições para custear as despesas da reunião, algumas irmãs começaram a tirar os brincos, anéis e outras joias, um exemplo seguido por muitas outras pessoas, que depositaram suas joias na cesta de contribuição.

Logo um boato começou a circular de que na reunião campal de Taunton haviam coletado cerca de três barris de farinha cheios de joias! O comitê de organização, antevendo algum falso boato quanto a este assunto, despachou um de seus membros no primeiro trem para New Be-

dford e o instruíram a vender todas aquelas joias a fim de serem trocadas por dinheiro. E assim se deu. O membro retornou com *sete dólares!* Nós consideramos aquele valor seis vezes menor que o valor que deveríamos ter recebido pela venda de uma quantidade de joias de aproximadamente meio litro. Enfim, isso se deu em consonância com muitos outros falsos boatos das reuniões do segundo advento, repassados pelo mundo afora como fatos. Aquela reunião foi muito importante, pois abriu o caminho para centenas de outras reuniões campais do segundo advento em diversas outras cidades e vilas naquela região do país.

Cerca de quatro semanas depois, outra reunião campal começou, a aproximadamente cinco quilômetros da cidade de Salem, Massachusetts. O número de ouvintes nessa campal superou o de qualquer reunião a que eu já havia comparecido. O pastor Josué V. Himes liderava a campal, e armou ali a sua grande tenda – a qual dizem poder acomodar cerca de 7 mil pessoas. Quem vinha da cidade de Salem para a reunião, encontrava as principais ruas, cruzamentos, estradas e caminhos quase totalmente congestionados com carruagens cheias de pessoas, sem falar no aglomerado de pedestres – todos seguindo em multidão, em meio à densa e sufocante poeira, rumo ao local do acampamento. Ali naquela terra de pastagem pedregosa, mesclada com rochas altas e acidentadas, moitas de arbustos e árvores esparsas, e cercada por bosques nos dois lados, com um rio em um dos lados e a cidade de Salem à distância, em outra direção, se encontravam as tendas armadas para a grande reunião. A grande tenda surgia imponente diante de todos como um farol que aponta ao marinheiro o tão esperado porto, convidando a multidão aglomerada a entrar e ouvir os mensageiros de Deus proclamarem em alto e bom som a segunda vinda de nosso Senhor Jesus Cristo.

A pregação era direcionada às principais doutrinas do segundo advento. Ministros e leigos ouviam com profunda atenção, querendo saber se aquelas coisas eram mesmo verdade, e o que fazer para se prepararem para aquele grande dia. Os ministros presentes responsáveis pela pregação eram os pastores Himes, Litch, Fitch, Hale, Plumer, Cole e muitos outros. As pessoas estavam tão ansiosas para ouvir sobre esse grande assunto que aqueles que não conseguiam se acomodar embaixo da grande

tenda, eram vistos, à distância, reunidos embaixo de árvores e arvoredos, ouvindo ministros especialmente selecionados para lhes explicar o gráfico de 1843, pendurado nas árvores.

Ao término das pregações, começava nas tendas reuniões de oração e círculos de oração em favor dos não convertidos. As noites eram mais especialmente dedicadas a essa obra. Almas ansiosas, plenamente convencidas após ouvirem a verdade, procuravam e encontravam alívio naqueles círculos de oração. Às vezes, depois das orações unidas e fervorosas, ouvia-se um grito de vitória. As pessoas corriam então para as tendas para saber quem havia se convertido, e ouvir os novos conversos dizerem o que Jesus havia feito por eles e como eles ansiavam a Sua vinda. Os que desejavam ver o progresso daquela obra de Deus podiam se unir aos grupos de homens e mulheres, acompanhados de seus ministros escolhidos, e descer para a beira do rio; e lá, de acordo com a fé deles, e em obediência Àquele que os libertara do pecado, vê-los sepultados com Ele por meio do batismo; e quando todo o grupo retornava alegre, cruzava com outros que seriam batizados da mesma forma.

O irmão Miller, em companhia de outros, estava frequentando conferências e reuniões campais em outros Estados. Seus compromissos eram tantos que ele não sentia ser seu dever comparecer a essas reuniões em Massachusetts que mencionei acima. O pastor Cole, comentando sobre sua última reunião, e estando ainda no púlpito, disse:

– Ontem à noite preguei na igreja em Merideth, New Hampshire, que estava lotada. As pessoas estavam tão absorvidas no assunto da segunda vinda de Cristo que elas permaneceram ajoelhadas depois de eu ter encerrado a reunião. Assim, tive que escolher bem por onde passar para não pisar na cabeça de ninguém e sair da reunião a tempo para pregar na campal de Salem. E quando eu saí da igreja, as pessoas no pátio também estavam ajoelhadas, e fui obrigado a passar entre elas e deixá-las ali.

Na hora em que o fluxo de carruagens estava chegando de Newburyport, New Hampshire, em direção a Boston, o irmão Litch chegou a um ponto em seu discurso sobre a profecia de Naum, dizendo que “no dia da sua preparação [...] os carros passam furiosamente pelas ruas [...]; parecem tochas, correm como relâmpago” (Naum 2:3, 4). Então, ele gritou:

– Vocês não estão ouvindo?

– Sim – gritou a multidão, pois as carruagens passavam rapidamente por nós como um raio de luz rumo à estação de Salem.

A maneira e o momento que Litch escolheu para comprovar ao seu auditório o cumprimento daquela profecia de Naum, fazendo sentir que, com certeza, havíamos adentrado no dia da preparação de Deus, produziu uma sensação emocionante na campal.

No domingo, estimou-se que havia cerca de 15 mil pessoas na campal. Ali o irmão Fitch despediu-se de seus irmãos e partiu para o oeste a fim de espalhar as boas novas de um Salvador vindouro. Dois irmãos no ministério também começaram a pregar o segundo advento na Inglaterra, por volta daquela mesma época.

Aquela reunião campal deu um impulso muito duradouro e de longo alcance à causa. Quando a campal terminou, uma multidão dirigiu-se à estação ferroviária de Salem a fim de garantir suas passagens para Boston e arredores. Algum acidente ocorrido nos trens de Newburyport nos deteve por mais ou menos duas horas na estação de Salem. Ali, o nosso grupo começou a cantar hinos do advento, e ficamos tão animados e profundamente envolvidos que as pessoas da cidade saíram em multidões e pareciam ouvir o nosso canto com muita atenção até que os vagões chegaram e a cena mudou.

O pastor S. Hawley, um pregador Congregacionista que confessara a fé na doutrina do advento naquela época, foi convidado a pregar sobre o assunto na cidade de Salem no domingo. Ao comparecer a seu compromisso algumas semanas depois, ele relatou que a euforia quanto a esse assunto era intensa. Estima-se que 7 mil pessoas o ouviram falar naquele dia.

As publicações sobre o segundo advento estavam se multiplicando, e, por meio dos jornais, foi surpreendente ver com que rapidez a doutrina gloriosa estava sendo proclamada em todos os Estados dos Estados Unidos e no Canadá. Pessoas em diferentes Estados, condados, pequenas e grandes cidades, nos vilarejos estavam todas sendo despertadas a ouvir as boas novas.

O pastor E. R. Pinney, de Nova Iorque, em sua exposição de Mateus 24, disse: “Até o início de 1842, publicações sobre o segundo advento

já haviam sido enviadas a cada estação missionária na Europa, Ásia, África, América, e a ambos os lados das Montanhas Rochosas”.

Como nenhuma outra obra de Deus havia despertado de maneira tão poderosa e súbita as nações da Terra desde o primeiro advento do Salvador e o dia de Pentecostes, a evidência era poderosa de que essa obra era o cumprimento da profecia do anjo que voava “pelo meio do céu, tendo um evangelho eterno para pregar aos que se assentam sobre a terra, e a cada nação, e tribo, e língua, e povo, dizendo, em grande voz: Temei a Deus e dai-Lhe glória, pois é chegada *a hora do seu juízo*” (Apocalipse 14:6, 7).

CAPÍTULO 24

Oposição à proclamação do segundo advento do Salvador. As declarações do Sr. Miller extraídas de sua “Apologia e Justificativa”. O modo extraordinário como ele foi chamado para proclamar a doutrina do advento. Sinais e maravilhas no céu.

As conferências do segundo advento, as reuniões de oração e os encontros sociais estavam se multiplicando em várias partes do país, e, na mesma proporção, surgia a oposição. Presidentes e professores de seminários teológicos; instruídos e não instruídos; ministros e membros leigos; jornais políticos e religiosos, bem como indivíduos preconceituosos: todos estavam se esforçando ao máximo, de um modo ou de outro, para refutar o que chamavam de doutrina millerita. Muitos atacaram o caráter de Miller e o denunciaram em termos mais severos. Ficará evidente nos trechos a seguir, tirados da “Apologia e Justificativa” de Miller, que eles não conheciam a reputação de Miller e nem a obra na qual ele estava envolvido.

Miller data a sua conversão de 1816, e diz:

“Fui constrangido a admitir que as Escrituras deviam ser uma revelação de Deus. Elas se tornaram o meu prazer, e em Jesus encontrei um amigo. Dediquei-me então à oração e à leitura da palavra. [...] Comecei com Gênesis. Li versículo por versículo, e não segui adiante sem que o significado das passagens ficasse totalmente claro, de modo que me livrasse de obstáculos com respeito a qualquer misticismo ou contradições. Sempre que eu encontrava qualquer coisa obscura, minha prática era de compará-la com todas as passagens que podia encontrar relacionadas ao assunto; e com a ajuda da concordância de Cruden, examinava todos os textos das Escrituras nos quais se encontravam qualquer uma das palavras importantes contidas em alguma parte obscura. Assim, deixando que cada palavra exercesse o seu devido peso na compreensão do assunto do texto, se o meu ponto de vista a respeito deste se harmonizasse com cada passagem da Bíblia relacionada ao tema, então ele não mais representava uma dificuldade para mim. Dessa maneira prossegui o estudo da Bíblia, em minha primeira leitura atenta dela, por aproximadamente dois anos, e estava plenamente convencido de que a Bíblia é a sua própria intérprete.”

“Assim cheguei, no ano de 1818, ao final do meu estudo de dois anos das Escrituras, à solene conclusão de que em 25 anos, a partir daquela data, todas as ocupações e afazeres da vida chegariam ao fim. [...] Com a solene convicção de que tais eventos significativos estavam preditos nas Escrituras para se cumprirem em tão curto espaço de tempo, fiquei tocado por uma profunda e dominante convicção de qual era meu dever para com o mundo, tendo em vista a evidência que tinha se tornado patente em minha própria mente. Se o fim estava tão próximo, era importante que o mundo soubesse disso [...]. Vez ou outra surgiam várias dificuldades e objeções em minha mente [...]. Dessa forma, eu fiquei absorvido por cinco anos: de 1818 a 1823.”

“Continuei estudando as Escrituras, e cada vez mais me convencia de que eu tinha um dever pessoal para cumprir com respeito ao assunto. Sempre que eu estava no trabalho, uma voz ficava martelando em meus ouvidos: ‘Vá e diga ao mundo sobre o perigo em que ele se encontra!’. E o alerta em Ezequiel 33:8, 9 ficava constantemente me vindo à lembrança.”

“Eu fiz tudo o que pude para fugir da convicção de que era exigida de mim alguma ação. Pensei que, falando livremente a todos sobre esse assunto, eu estaria cumprindo o meu dever e Deus levantaria os instrumentos necessários para o cumprimento da obra. Orei para que algum ministro visse a verdade e se dedicasse a proclamá-la, mas as palavras ainda impressionavam minha mente: ‘Vá e diga ao mundo! O sangue deles, Eu o requererei de ti’. [...] Tentei me justificar com o Senhor por não sair e proclamar essa mensagem ao mundo. Disse ao Senhor que eu não estava acostumado a falar em público; que eu não tinha as qualificações necessárias para prender a atenção de um auditório; que eu era muito tímido e tinha medo de ir diante do mundo. Disse-Lhe também que eles não acreditariam em mim, nem ouviriam a minha voz e que eu era pesado de língua e boca. Porém, não me sentia aliviado. Assim lutei por mais nove anos, continuando com o estudo da Bíblia. [...] Eu já estava então com 50 anos de idade, e me parecia impossível superar os obstáculos que estavam em meu caminho de modo que pudesse apresentar, com êxito, a mensagem de maneira pública.”

“Em um sábado, depois do jejum, no verão de 1833, me sentei na escrivaninha para examinar uma questão, e quando me levantei para ir trabalhar, o pensamento me veio à mente mais intensamente do que nunca: ‘Vá e diga ao mundo!’ A impressão foi tão repentina e veio com tanta intensidade que me sentei de volta na cadeira, dizendo: ‘Eu não posso ir, Senhor’. ‘Por que não?’, pareceu

ser a resposta. Então todas as minhas justificativas vieram à mente: minha falta de capacidade, etc. Mas minha angústia se tornou tão grande que fiz uma aliança solene com Deus de que, se Ele abrisse o caminho, eu cumpriria o meu dever para com o mundo. Outro pensamento me ocorreu no mesmo instante: ‘O que você quer dizer com abrir o caminho?’. ‘Ora’, eu disse, ‘se eu receber um convite para falar em público em algum lugar, eu irei e falarei das coisas que encontrei na Bíblia sobre a vinda do Senhor’. Instantaneamente todo o meu fardo se foi, e me alegrei, pensando que era pouco provável que eu fosse chamado para falar, até porque nunca tinha recebido nenhum convite do gênero antes. Ninguém conhecia as minhas lutas, e eu tinha uma expectativa mínima de ser convidado para atuar em algum campo da obra.

“Cerca de meia hora depois, antes mesmo de eu deixar a sala, o filho do Sr. Guilford, de Dresden, que ficava cerca de 25 quilômetros da minha residência, entrou e disse que seu pai o tinha enviado para que eu o acompanhasse até sua casa. Supondo que ele quisesse falar sobre negócios, perguntei-lhe o que ele queria? Ele respondeu que não haveria pregação na igreja deles no dia seguinte, e que seu pai desejava que eu fosse lá pregar às pessoas sobre a segunda vinda do Senhor. Fiquei imediatamente irritado comigo mesmo por ter feito o pacto com Deus. Rebelei-me contra o Senhor e decidi que não iria. Deixei o rapaz sem lhe dar alguma resposta e me retirei para um bosque ali perto, em grande angústia. Lá lutei com o Senhor por cerca de uma hora, tentando me livrar do pacto que fizera com Ele, mas não encontrei alívio algum. Uma impressão não saía da minha mente: ‘Você faria uma aliança com Deus e a quebraria tão rápido?’ O grande pecado de assim agir pesou excessivamente sobre mim. Por fim, eu me submeti e prometi ao Senhor que se Ele me sustentasse, eu iria, confiando em que Ele me daria graça e capacidade para realizar tudo aquilo que Ele pedisse de mim. Voltei para a casa e encontrei o garoto ainda esperando. Ele permaneceu conosco até depois do jantar, e então voltei com ele para Dresden.

No dia seguinte, até onde me lembro o primeiro domingo de agosto de 1833, apresentei publicamente a minha primeira palestra sobre o segundo advento. A igreja estava cheia, com um público atento. Assim que comeci a falar, toda a minha timidez e constrangimento foram embora, e a única coisa que me impressionava era a grandeza do assunto, que, pela providência de Deus, eu fui capaz de apresentar. Ao final do culto, fui convidado a ficar durante a semana para falar mais sobre o assunto. Aceitei o convite. As pessoas vieram em grande número das cidades vizinhas, iniciou-se um reaviva-

mento, e fiquei sabendo que, dentre 13 famílias, todas as pessoas, com exceção de duas, felizmente se converteram. Retornei para minha casa na segunda-feira seguinte e encontrei uma carta do pastor Fuller, de Poultney, Vermont, me pedindo que eu fosse até lá e palestrassem sobre o mesmo assunto.”

“Convites muito insistentes de ministros e líderes das igrejas chegavam continuamente a partir daquele momento e durante todo o período de minha obra pública, e mais da metade deles não tinha condições de aceitar. Recebia tantos chamados urgentes para que eu trouxesse informações e visitasse lugares, sem que pudesse atendê-los, que em 1834 cheguei à conclusão de que deveria publicar meus pontos de vista em forma de panfleto, o que fiz em um pequeno livreto de 64 páginas. O primeiro auxílio que recebi de alguma fonte para custear minhas despesas foi de dois dólares e cinquenta centavos, no Canadá, em 1835. O próximo auxílio que recebi foi o pagamento da minha passagem para Lansingburgh em 1837. Desde então, não tenho recebido o suficiente para pagar minhas despesas de viagem. Eu não teria mencionado isso, se não fossem as histórias exageradas que têm circulado, trazendo-me injúria.”

“Desde o início da publicação da revista *Sinais dos Tempos*, em 1840, eu fui sobrecarregado com convites para trabalhar em vários lugares, que aceitei tanto quanto a minha saúde e tempo me permitiram. Trabalhei extensivamente em toda a Nova Inglaterra e no centro dos Estados, em Ohio, Michigan, Maryland, Distrito de Columbia e no leste e no oeste do Canadá, dando cerca de quatro mil palestras em mais ou menos 500 cidades diferentes.”

“Eu diria que cerca de 200 ministros aceitaram meus pontos de vista em todas as diferentes partes dos Estados Unidos e Canadá, e que aproximadamente 500 palestrantes públicos se envolveram na obra. Congregações do advento foram erguidas em quase mil localidades, e, pela minha estimativa, com um número de membros que chega a uns 50 mil crentes. Dos lugares em que trabalhei, posso recordar cerca de 6 mil casos de conversão das trevas para a maravilhosa luz de Deus – resultado dos meus trabalhos pessoais, e creio que esse número seja bem maior. Desse número, posso recordar que cerca de 700 pessoas eram infiéis antes de assistirem minhas palestras; e pode ser que este último número tenha sido o dobro. Grandes resultados também foram fruto do trabalho de meus irmãos, muitos dos quais eu gostaria de mencionar aqui se o espaço me permitisse.”

Com esses trechos acima, podemos ver primeiramente como o Sr. Miller foi profundamente impressionado com a importância e a neces-

sidade de proclamar a doutrina do segundo advento de Cristo depois de seus dois anos de estudo da Bíblia; em segundo lugar, como ele continuou fazendo da Bíblia o seu objeto de estudo por mais 14 anos, sempre com a mesma convicção de que deveria anunciá-la ao mundo; em terceiro lugar, a maneira singular e clara como ele finalmente foi tocado para proclamar a mensagem do advento; em seguida, os resultados finais de seu trabalho. Tudo isso serve para provar que ele foi movido de maneira extraordinária a cumprir o seu dever, conduzindo a proclamação dessa importante doutrina, que, conforme já vimos antes, ocorreu também no momento certo.

O ano de 1843 foi marcante pelos sinais e maravilhas no céu, a ponto de as pessoas dizerem na época que aqueles adventistas eram os mais felizardos do mundo, pois eles tinham os sinais no céu para ajudar a comprovar a sua doutrina. Vou citar aqui um sinal que foi visto por milhões de testemunhas, que creio ter sido sobrenatural. Era um fluxo de luz brilhante que apareceu de repente no caminho do sol poente, a uma curta distância acima do horizonte, logo depois de escurecer, e que ficou visível a cada noite clara durante três semanas no mês de março. Enquanto eu estava em um culto em Rhode Island nessa época, a aparição sublime e terrivelmente grandiosa dessa luz causou muita agitação.

Durante o tempo desse fenômeno, muitos procuraram acalmar seus sentimentos dizendo que era um cometa, mas nada puderam provar. Darei a seguir algumas declarações de diferentes autores, selecionados a partir de um pequeno panfleto intitulado “*Modern Phenomena of the Heavens*” [Fenômenos Modernos dos Céus], de Henry Jones.

Do “*New York Herald*”:

“O SINAL ESTRANHO NO CÉU – O mistério que continua a pairar sobre esse visitante estranho e desconhecido, que apareceu no nosso costumadamente calmo sistema solar, tem feito aumentar grandemente o interesse com relação a ele.”

Do “*The Hydrographical Office*”, Washington, DC:

“A LUZ ESTRANHA – Logo depois de nos recolhermos, o guarda que estava em turno anunciou o aparecimento do cometa no oeste. O fenômeno foi sublime e belo. A agulha da bússola foi fortemente agitada, e um intenso faixo de luz brilhava da trajetória do sol em uma direção oblíqua para o sul e para o leste. Suas bordas eram

paralelas, medindo cerca de 140 quilômetros de largura e 2.800 quilômetros de comprimento.” – Tenente M. F. Maury, da Marinha dos Estados Unidos

Henry Jones fez a seguinte declaração sobre o aparecimento desse fenômeno em Connecticut:

Senhores editores: Nas noites dos dias 5, 6, 7 e 9 do presente mês, ou começando com a noite do domingo passado, os habitantes desta cidade testemunharam um fenômeno que nunca haviam visto ou ouvido falar antes, sendo visto por cerca de uma hora em cada ocasião e, principalmente, das 7 às 8 horas da noite. Aproximadamente no oeste, estando o céu claro, aparecia uma faixa branca de luz, com uma cor semelhante à luz que mais comumente aparece no norte. Parecia ser duas vezes mais larga que o sol, quando este se encontra na mesma direção, e surgiu do lugar do sol poente. – East Hampton, Connecticut, 10 de março de 1843.

Ele disse ainda:

“O irmão George Storrs, ex-morador desta cidade e recentemente passando por aqui de sua viagem do sul, nos informou que em Norfolk, Virgínia, a faixa de luz no oeste, ou o grande cometa, assim chamado, apareceu com uma cor vermelho-sangue e causou grande alvoroço entre os habitantes.”

Ao encerrar a sua declaração, ele acrescenta:

“No que diz respeito a outras notificações sobre o cometa, tenho diante de mim uma série delas por escrito, que não necessitam ser transcritas aqui, todas unanimemente dão testemunho do importante fato de que o mesmo fenômeno foi visto praticamente durante o mesmo período de tempo, ou seja, três semanas, por toda a extensão dos Estados Unidos e dos continentes orientais, e que se tratou de algo *estranho*.

“No que diz respeito à causa natural desta maravilha do mundo, eu seria o último homem a tentar atribuir ao cometa qualquer causa que não fosse a ação do próprio Jeová, e que Ele tenha feito isso por Sua onipotência para cumprir sua promessa concernente a tal fenômeno, e para notificar Seus santos oprimidos, rejeitados e sofredores que Ele em breve virá para libertá-los.”

Caso o leitor deseje mais fatos a respeito dessa luz estranha de 1843, ou outros sinais igualmente assustadores, basta ler o panfleto de Henry Jones citado neste capítulo.

CAPÍTULO 25

O ano determinado para a volta do Senhor. A venda da minha casa. Levando a mensagem aos Estados escravagistas. Cultos na Ilha de Kent. Cultos em Centerville, na costa leste de Maryland. O juiz Hopper. Cultos do advento na costa leste de Maryland. Cultos em Centerville e em Chester. Ameaça de prisão. O sentimento que permeava os escravos. O poder do Senhor durante o culto. Uma obra de arrependimento e conversão entre as pessoas.

Como o Sr. Miller tinha sempre afirmado que o tempo para a vinda do Senhor seria *por volta de* 1843, ele sentia agora a pressão de seus seguidores para que indicasse a data com mais precisão. Ele disse que o Senhor viria “em algum momento entre 21 de março de 1843 e 21 de março de 1844”. Várias conferências estavam marcadas para acontecer antes do fim daquele ano memorável, pelos irmãos Miller, Himes e outros nas cidades de Nova Iorque, Filadélfia, Baltimore e Washington, a fim de despertar os fiéis mais uma vez e dar a última advertência, e, se possível, despertar e advertir a casa de César [os governantes]. Foi uma temporada de grande emoção e interesse para todos os que acreditavam e amavam verdadeiramente a doutrina do segundo advento.

Foi por essa época que vendi minha residência e boa parte dos meus imóveis, paguei todas as minhas dívidas para que eu pudesse dizer mais uma vez que estava cumprindo a orientação bíblica: “A ninguém fiquéis devendo coisa alguma” (Romanos 13:8).

Por algum tempo eu aguardava uma oportunidade de ir para o sul, aos Estados escravocratas, levando a mensagem. Eu tinha conhecimento de que os donos de escravos estavam rejeitando a doutrina do segundo advento, e apenas alguns meses antes haviam expulsado aos irmãos Storrs e Brown, da cidade de Norfolk, Virgínia. Eu fui informado de que, se eu fosse para o sul, os senhores de escravos me matariam por eu ser um abolicionista. Eu sabia muito bem do perigo, mas meu forte senso do dever e o desejo de beneficiar os escravos e aliviar minha própria alma superaram todos esses obstáculos.

O irmão H. S. Gurney, que agora morava em Memphis, Michigan, disse que me acompanharia até a Filadélfia. O navio a vapor em que partimos de Massachusetts teve grande dificuldade para atravessar a camada de gelo flutuante na parte final da viagem, ao passar por Long Island Sound e Hurl Gate até Nova Iorque. Em Filadélfia, assistimos algumas das reuniões lotadas do irmão Miller e outros. Era maravilhoso ver as multidões se reunirem para ouvi-lo pregar sobre a vinda do Senhor. O irmão Gurney decidiu que me acompanharia até o sul. Chegamos à cidade de Anápolis, em Maryland, por Washington, e cruzamos a Baía de Chesapeake através do gelo até a parte central de Kent Island – o mesmo lugar em que 27 invernos antes eu havia naufragado.

Na pensão, encontramos o povo reunido para a assembleia da cidade. Os administradores de duas igrejas que estavam presentes não estavam dispostos a abrir as portas para nós, e insinuaram o perigo de pregarmos a doutrina da volta de Cristo entre os escravos. Suplicamos ao dono da pensão que ele nos emprestasse o seu estabelecimento, e ele disse que poderíamos nos reunir ali assim que a assembleia acabasse.

Nós então fizemos um compromisso diante deles de que a pregação do segundo advento começaria naquela pensão na tarde seguinte em determinado horário.

O dono da pensão me perguntou:

– Seu nome é José Bates?

– Sim – respondi.

– Me lembro de você ter visitado a casa do meu pai quando eu era garoto. Minha mãe e familiares estão num outro cômodo e ficariam felizes em vê-lo. Minha mãe me disse que, assim que você entrou aqui, ela sabia que já conhecia você.

A notícia da nossa primeira reunião logo se espalhou por toda a ilha, e as pessoas vieram para ouvir e logo ficaram muito interessados em aprender sobre a vinda do Senhor. Nossas reuniões continuaram ali, eu penso, por cinco tardes consecutivas. A lama era tão profunda, devido a um degelo súbito, que era impossível fazermos reuniões noturnas. A pen-

são seguia os princípios de temperança e nos acomodou melhor do que qualquer outro lugar que pudéssemos ter encontrado nas proximidades.

No início do nosso último culto vespertino, um irmão que havia se tornado profundamente interessado na causa chamou o irmão Gurney e a mim para nos informar que havia um grupo de pessoas em uma loja de bebidas alcoólicas a cerca de três quilômetros dali que se preparava para vir nos pegar. Asseguramos-lhe que não estávamos muito preocupados com aquilo, e insistimos que ele ficasse na reunião conosco e deixasse o assunto nas mãos desse grupo de pessoas.

As pessoas pareciam tão sinceras em ouvir que fiquei mais ansioso para tornar o assunto o mais claro que podia, de modo que a hipótese de sermos retirados da reunião havia saído completamente da minha mente. Mas antes que eu tivesse tempo para me sentar, um homem que estava na reunião pela primeira vez – e que eu sabia tratar-se de um proeminente líder metodista e um dos administradores que se recusaram a nos emprestar a igreja – levantou-se e começou a denunciar a doutrina do advento de maneira violenta, afirmando que era capaz de destruir ou lançar por terra toda a argumentação em dez minutos. Permaneci em pé e disse:

– Queremos ouvi-lo.

Dentro de poucos minutos ele parecia estar tão perdido em seus argumentos que começou a falar sobre nos expulsar da cidade recorrendo à humilhante prática de nos desfilarem pela cidade em cima de varas de cerca carregadas por alguns homens [*riding the rail*] – um expediente sem qualquer amparo legal. Eu lhe disse com bom humor:

– Estamos todos prontos para isso, senhor. Mas, por favor, seria possível, colocar uma sela sobre a vara? Certamente vai ser um trajeto mais confortável do que ir andando.

Meu comentário causou tamanha agitação e descontração na reunião que o homem pareceu estar tão perdido que nem sabia para onde olhar para encontrar seus amigos.

Em seguida, eu disse a ele:

– Você não deve estar achando que viajamos 900 quilômetros às nossas próprias custas, atravessando gelo e neve, para lhe falar sobre o

clamor da meia-noite sem primeiro sentarmos e calcularmos o preço a ser pago! E agora, se Deus não tiver mais nenhuma obra para realizarmos, iremos com prazer para o fundo da baía de Chesapeake ou para qualquer outro lugar até que o Senhor venha. Mas se Ele ainda tiver uma obra para cumprirmos, você não poderá nos tocar!

Um tal Dr. Harper levantou-se e disse:

– Kent, não seja tolo! Este homem tem nos mostrado a verdade fundamentada na Bíblia, e eu acredito no que ele está falando!

Poucos instantes depois, o Sr. Kent veio até mim, apertou minha mão calorosamente e disse:

– Bates, venha nos visitar!

Agradei-lhe e disse que minha obra era tão urgente que não sabia se teria tempo, mas que eu iria se pudesse. A questão é que só tínhamos tempo para visitar os que haviam demonstrado profundo interesse e queriam que nos encontrássemos com eles em seus círculos de oração.

No final da reunião, dissemos que tínhamos os recursos suficientes e que estávamos dispostos a custear com toda boa vontade todos os gastos da reunião, a não ser que alguns deles quisessem dividir os gastos. Eles decidiram que iriam custear as despesas da reunião e não nos deixaram pagar sequer um centavo.

Ao sairmos de Kent Island, passamos pelo leste da Baía de Chesapeake, chamada de Costa Leste de Maryland, e fomos até a cidade-sede do condado de Centerville, cerca de 50 quilômetros de distância, pois tínhamos combinado de realizarmos reuniões ali. Decidimos ir a pé para termos uma oportunidade melhor de conversar com os escravos e outras pessoas, dando-lhes folhetos que tínhamos conosco.

Ao chegarmos a Centerville, perguntamos por um Sr. Harper. Quando chegamos à sua loja, entregamos a nossa carta de apresentação e fomos apresentados ao juiz Hopper, que estava ocupado, escrevendo. Vários homens e rapazes foram se aglomerando na loja, aparentemente cheios de expectativa, quando um deles começou a nos questionar com respeito aos nossos pontos de vista, e logo disse que Cristo não poderia voltar agora, pois o evangelho ainda não tinha sido pregado a todo o mun-

do. Respondi que tinha sido pregado a toda criatura. Quando ele demonstrou a sua descrença, eu pedi que me dessem uma Bíblia e li o seguinte verso: “Se é que permaneceis na fé, alicerçados e firmes, não vos deixando afastar da esperança do evangelho que ouviste e que foi pregada a toda criatura debaixo do céu” (Colossenses 1:23).

O homem perguntou onde eu pregaria, e o juiz Hopper disse que seria na nova igreja. O homem me olhou e disse que iria ao culto para me ouvir falar. O Sr. Harper convidou a nós e ao juiz para tomarmos um chá e passarmos a noite ali na loja. O juiz tinha muitas perguntas a fazer a respeito da nossa fé, e por volta das 10 horas da noite ele insistiu que ficássemos na casa dele aquela noite. Antes de chegarmos à sua casa, que ficava cerca de um quilômetro e meio fora da cidade, ele disse:

– Sr. Bates, percebo que você é um abolicionista e veio com o intuito de tomar os nossos escravos.

– Sim, juiz. Sou um abolicionista e vim para libertar os escravos e também você! Quanto a tomar os seus escravos de você, não temos essa intenção, pois se o senhor nos desse todos os seus escravos (e eu tinha informação de que ele tinha muitos), não saberíamos o que fazer com eles. Ensinamos que Cristo está voltando e queremos que todos sejam salvos.

Ele pareceu satisfeito e contente com a nossa resposta, e poucos minutos depois fomos apresentados à família dele. Pelo que eu havia entendido, o juiz e o Sr. Harper eram os principais proprietários da nova igreja, recentemente construída como casa de culto de uma nova seita chamada “*The New-Sides*” [O Novo Partido], que tinha se separado da Igreja Metodista Episcopal, chamada de “*The Old-Sides*” [O Antigo Partido]. Aqueles dois amigos afirmaram que a nova igreja deles estava disponível para nossas reuniões. Começamos as reuniões ali na manhã seguinte e falamos para um grande grupo de pessoas. O juiz Hopper nos convidou para nos hospedarmos em sua casa durante a série de reuniões.

Nossas reuniões em Centerville, Maryland, continuaram por três dias com muito interesse por parte das pessoas. Muitos ficaram profundamente interessados por estarem ouvindo pela primeira vez sobre a segunda vinda de Cristo. O juiz Hopper prestava muita atenção e admitiu que estava quase convencido da precisão do nosso ponto de vista. Ficamos

sabendo que um de seus escravos ficou profundamente tocado, e professou ter se convertido durante as nossas reuniões.

Em nosso segundo dia de trabalho naquela cidade, o juiz chegou à sua casa antes de nós, e estava concentrado na leitura do seu jornal que chegara na última mala postal. Era o jornal “*The Baltimore Patriot*”. Quando entramos, ele disse:

– Vocês sabem quem são estes?

E então começou, em essência, a ler o seguinte: “Dois homens que vieram de uma embarcação de Kent Island estavam em nosso escritório, e relataram um incidente com respeito a dois milleritas que haviam estado lá recentemente pregando sobre a segunda vinda de Cristo e o fim do mundo. Quando foram ameaçados de ser expulsos da cidade desfilaro diante de toda a comunidade em cima de varas de cerca, eles responderam que estavam prontos. Disseram também que, se fosse possível colocar uma sela sobre a vara, certamente o trajeto seria bem mais confortável do que ir andando”. O editor acrescentou que “nenhum tipo de pressão ou ameaça de punição seriam capazes de deter aqueles homens”.

Respondemos que isso havia acontecido, de fato, quando estávamos em Kent Island há pouco tempo, e que provavelmente nós éramos os indivíduos aos quais o jornal se referia. O juiz riu muito e insistiu que contássemos os detalhes durante o jantar, com toda a família à mesa.

Em seguida ele perguntou qual era o nosso próximo destino. Dissemos que gostaríamos de ir para o condado vizinho ao nordeste. O juiz nos deu uma carta de recomendação para um amigo dele – um advogado que tomava conta do palácio de justiça em sua ausência –, dizendo que nos recebesse e permitisse que realizássemos reuniões naquele local durante o tempo em que ficássemos ali. Planejamos ter cinco reuniões naquela cidade e enviamos o planejamento ao advogado para que fosse publicado, pois também era editor do jornal da cidade.

Creio que o nome daquela cidade era Chester, cerca de 40 quilômetros de distância. Um dos nossos ouvintes interessados enviou a sua carruagem particular para nos levar até essa cidade. Antes de chegarmos à cidadezinha, encontramos um homem caminhando, aparentemente com

muita pressa, que parou e perguntou se éramos os milleritas que pregariam naquele lugar. Quando respondemos afirmativamente, ele disse:

– Bem, viajei 20 quilômetros essa manhã para ver vocês!

Enquanto ele ficou ali nos olhando fixamente, eu disse:

– O que você acha da nossa aparência?

– Vocês se parecem como qualquer outro homem.

Satisfeita a curiosidade do homem, seguimos viagem e não o vimos mais. Ao chegarmos à pensão para o jantar, o dono colocou o jornal do município nas mãos do irmão Gurney para que ele lesse o anúncio do culto millerita, supondo que éramos os visitantes esperados. O anúncio terminava dizendo que esperava que “as mulheres idosas não se assustassem com a pregação daqueles homens sobre o fim do mundo”.

Depois do jantar, fomos visitar o advogado em seu escritório, onde ficamos ouvindo por horas as suas opiniões céticas a respeito do segundo advento e respondemos às suas numerosas perguntas. Ele foi muito pontual em todas as nossas reuniões, e ficou tão profundamente convicto da verdade, que ficou até mesmo mais alarmado, quanto a sua preparação pessoal para a vinda do Senhor, do que as idosas mulheres com quem ele tanto se preocupou.

As pessoas vieram para assistir às reuniões e ouviram com muita atenção, especialmente os escravos, que tinham que ficar na parte de trás da congregação de brancos e esperar até que todos os brancos saíssem. Isso nos proporcionou uma boa oportunidade de falarmos com os escravos.

Então lhes perguntamos se eles ouviram o que havíamos dito.

– Sim, sinhô, cada palavra – eles disseram.

– Vocês creem?

– Sim, sinhô, nós crê em tudo.

– Vocês não querem alguns folhetos?

– Sim, sinhô.

– Vocês sabem ler?

– Não, sinhô. Mas as sinhá-moça ou o fio do patrão vai lê pra nós.

Portanto, distribuímos a eles uma boa quantidade de folhetos que havíamos pegado com o irmão Himes na Filadélfia. Os escravos pareciam maravilhados com os hinos sobre o advento. Eles ouviram o irmão Gurney entoar o hino que dizia: “sou um peregrino e um estrangeiro”. Um negro veio ao nosso aposento implorar que lhe dêssemos uma das cópias impressas. O irmão G. tinha somente uma cópia. O negro disse:

– Eu lhe darei 25 centavos por ela – que era provavelmente tudo o que o pobre camarada tinha.

Ele ficou ali, como se não fosse aceitar não como resposta. O irmão G. então fez uma cópia para ele, o que deixou o negro muito feliz.

Havia três igrejas denominacionais no vilarejo onde as pessoas se reuniam para adoração. Por respeito a elas, avisamos que realizaríamos apenas um culto no domingo, e que o culto começaria à luz de velas. Na manhã seguinte, enquanto postava uma carta, o agente do correio disse que os ministros do local haviam ficado tão furiosos com o fato de o povo ter ido à nossa reunião que estavam comentando sobre nos prender antes que anoitecesse. Eu disse ao agente:

– Por favor, dê a eles os nossos cumprimentos e diga-lhes que estamos prontos! A prisão está tão perto do nosso local de reuniões que terão pouca ou nenhuma dificuldade para nos levar até lá!

Não tivemos mais notícias dos ministros. Nosso maior medo não era irmos para a prisão, mas sim, os ministros conseguirem influenciar as pessoas a nos proibir de lhes dar a mensagem do advento. Mas o Senhor, em resposta à oração, não permitiu que eles fechassem a porta que nos fora aberta, pois nossas reuniões continuaram sem interrupção.

A última reunião foi muito interessante. O Senhor nos ajudou de forma maravilhosa. O assunto era sobre os “ais” relacionados às trombetas de Apocalipse 9, e procurávamos provar, de acordo com os cálculos do Sr. Litch, que o sexto anjo havia parado de soar a trombeta, que o segundo ai havia passado em agosto de 1840 com a queda do império otomano e que o terceiro ai viria “sem demora” (Apocalipse 11:14) quando grandes vozes seriam ouvidas do céu, dizendo: “O reino do mundo se tornou de nosso Senhor e do seu Cristo” (Apocalipse 11:15).

Quando a reunião chegou ao fim, os brancos permaneceram em silêncio, imóveis. Os pobres escravos estavam atrás olhando e esperando que seus superiores saíssem primeiro. Ali estava o advogado que tão fielmente havia alertado as mulheres mais idosas para não se assustarem com a pregação do fim do mundo. Ele e um outro, ou dois, tomavam notas do assunto. Cantamos um hino do advento, exortamos o povo a se preparar para a vinda do Senhor e os despedimos outra vez. Mas eles permaneceram em silêncio e imóveis. O irmão Gurney exortou-os com fé, mas eles ainda permaneciam em silêncio. Parecia que eles não tinham o menor desejo de deixar o local. Ficamos totalmente convencidos de que Deus estava agindo através do Seu Espírito Santo. Em seguida cantamos outro hino, os despedimos e eles então começaram a sair lenta e silenciosamente.

Esperamos para conversarmos um pouco com os negros. Eles disseram que haviam entendido, e pareciam estar bem abalados. Quando saímos do Palácio de Justiça, o povo estava em grupos, quase totalmente em silêncio. Passamos por eles, dando-lhes adeus. O advogado e o diretor da escola estavam nos aguardando, e nos acompanharam até o hotel. Os dois se mostraram poderosamente tocados e aparentemente submissos. O professor já havia debatido conosco várias vezes, tentando provar que todo o movimento não passava de um engano; mas agora começava a confessar e a crer. O advogado parecia, agora, estar fazendo perguntas a si mesmo; e estava tão concentrado no assunto que nos deteve para conversarmos em frente ao hotel até que o frio nos obrigou a entrar para nos esquentar na lareira. Nós o exortamos a confessar todos os seus pecados e a dar o seu coração para o Senhor. O diretor da escola disse:

– Agora, irmãos, gostaria que vocês me acompanhassem à minha casa, onde poderemos conversar ao redor da lareira. Quero conversar mais sobre esta obra.

Lá, ele confessou o quanto ele havia sido cético e sua atitude de oposição, e que havia comparecido às reuniões e anotado o assunto com o intuito de refutar a doutrina. Ele disse:

– Mas eu acredito em tudo agora. Acredito, como vocês, que Cristo está vindo.

Conversamos e oramos com ele até depois da meia-noite. Disseram-nos na manhã seguinte que alguns cidadãos estavam tão poderosamente convencidos que nem dormiram aquela noite.

Dois homens que se hospedaram no hotel disseram que haviam viajado a cavalo cerca de 50 quilômetros para comparecer às reuniões. Enquanto estávamos no município, surgiu a oportunidade de realizarmos uma série de reuniões a cerca de 21 quilômetros ao norte, em um lugar chamado *The Three Corners*. Porém, nos disseram que seria melhor não irmos, pois o proprietário da pensão era um universalista radical e faria oposição a nós.

CAPÍTULO 26

The Three Corners [Os três cantos]. Reunião lotada. Louvor. Universalismo. Locais de reunião. Oposição. O sonho. Um amplo jardim fronteiro. Os escravos são obrigados a ir à reunião sobre o advento. Convencidos da verdade. De Maryland para casa. Visita a algumas das Ilhas do mar. O primeiro desapontamento no movimento do segundo advento. Aguardando a visão. O tempo de tardança.

Assim que chegamos ao lugar chamado *The Three Corners*, pela aparência do lugar tínhamos ter ali poucos ouvintes. Ali só havia uma escola, uma pensão, uma igreja metodista à distância e algumas casas espalhadas: isso era tudo o que pudemos ver. Comprometemo-nos a começar a reunião naquela noite. Os administradores metodistas se recusaram a ceder a igreja deles. Por fim, conseguimos a escola para realizarmos o encontro daquela noite, e nos hospedamos na “pensão universalista” do Sr. Dunbar.

Um pregador metodista daquela região nos disse que realizara um culto no último domingo ali e só haviam comparecido dezoito ouvintes. Ele disse então:

– Imagino que a doutrina de vocês atrairá *alguns mais*.

Imagine a nossa surpresa quando chegou a hora da reunião e encontramos o local cheio, a ponto de uma grande parte da congregação ter que ficar empoleirada em cima dos bancos, olhando por cima da cabeça das pessoas. Finalmente encontramos um lugar para pendurarmos o “Gráfico de 1843”. O irmão Gurney começou a cantar um dos hinos favoritos sobre o advento, o que acalmou o auditório, deixando as pessoas em silêncio. A reunião continuou sendo assistida com profundo interesse até o final.

Em seguida falamos do nosso desejo de realizar mais quatro reuniões, e de começar na tarde do dia seguinte. Porém, dissemos que não tínhamos um local aberto para nós. Depois de esperarmos um momento, o dono da pensão disse:

– Senhores, podem realizar a reunião em minha casa.

Hesitei por um momento, questionando se seria apropriado realizar uma reunião do advento num local onde se vendiam e consumiam bebidas sem restrição. Como ninguém mais se pronunciou, escolhi *a pensão do Sr. Dunbar* como o local para a próxima reunião na tarde do dia seguinte. Creio que marcamos para as duas da tarde. Depois de chegarmos à pensão, o Sr. Dunbar entrou acompanhado de várias senhoras, dizendo:

– Cavalheiros, essas senhoras vieram para ouvir vocês cantarem mais de seus novos hinos. Elas estão encantadas com as músicas e interessadas na doutrina de vocês!

Após o desjejum da manhã seguinte, o nosso anfitrião começou, de uma forma muito cavalheiresca, a nos mostrar os pontos de vista inconsistentes de professos cristãos e as belezas da doutrina do universalismo. Para nos pouparmos de longos argumentos, dissemos a ele que não tínhamos nada que ver com a doutrina universalista. Dissemos que havíamos ido ali para pregarmos sobre a vinda de Cristo, e que queríamos que ele e seus vizinhos se preparassem. Nossa conversa acabou ali e ele saiu. Depois de um tempo ele voltou para a pensão e disse:

– Bem, meus senhores, a igreja metodista está aberta para vocês palestrarem. Os administradores se sentiram mal por terem negado a vocês o uso da igreja deles. Ela já está pronta para a reunião do advento dessa tarde. Não acreditei que eles deixariam vocês realizarem as reuniões na *minha* pensão.

Assim que a nossa reunião começou naquela tarde, um homem que parecia inteligente e bem vestido entrou e sentou-se próximo ao centro da igreja. Enquanto eu explicava uma passagem do livro de Apocalipse, ele me olhou com seriedade e balançou a cabeça. Eu disse ao público:

– Aqui está um senhor discordando com a cabeça. *Ele não acredita.*

Antes de eu terminar o meu sermão, e quando ainda estava citando outra passagem da mesma fonte, o homem repetiu o mesmo movimento. Eu disse:

– Esse cavalheiro está discordando com a cabeça *outra vez*. Ele não crê.

Seu semblante mudou e ele pareceu confuso. Quando o irmão Gurney e eu descemos do púlpito depois de encerrarmos a reunião, o

homem se esforçou para abrir caminho através da multidão, pegou a minha mão e disse:

– Eu quero que você vá para minha casa hoje à noite.

Agradei e disse:

– Iria com prazer, mas tenho um amigo aqui.

– Também quero que seu amigo vá. Quero que você leve esse gráfico com você – ele disse, apontando para o Gráfico de 1843.

Outro homem também nos pediu para irmos à sua casa para o jantar, cerca de três quilômetros de onde estávamos. E aquele primeiro homem disse que iria também.

À noite, a nossa congregação foi maior e muito atenta. Após a reunião, nosso novo amigo levou-nos em sua carruagem com sua esposa. Logo depois que partimos, ele perguntou à esposa se ela se lembrava do sonho que ele lhe havia contado, e ela respondeu afirmativamente.

– Bem – disse ele –, esses são os dois anjos que vi.

Ele começou a contar o seu sonho. Tudo o que contarei a seguir é o que consigo lembrar:

Pouco antes de chegarmos a *Three Corners*, o homem havia sonhado que estava em companhia de dois anjos que traziam boas novas, e ele se lembrava perfeitamente de como eles eram.

– Então, naquele momento em que você falou pela segunda vez que eu estava balançando a cabeça negativamente, prestei atenção em você. Pensei que já o tinha visto antes. Ali me lembrei do meu sonho, e vi que, pela aparência pálida de vocês, vocês eram os dois anjos, principalmente você, por causa da verruga na sua bochecha direita que eu havia visto em meu sonho.

Ele desceu da carruagem e abriu o portão de sua casa. Eu pensei que logo chegaríamos à sua casa. Depois de alguns momentos, o homem contou que eram *cinco quilômetros do portão da frente até a sua casa!* A plantação dele era grande, e ele possuía muitos escravos. Era um homem com muito tempo livre, e já tinha aprendido com algum autor alguns conceitos exóticos sobre o livro de Apocalipse. Foi por isso que ele havia balançado negativamente a cabeça enquanto eu fazia a minha aplicação, porque seus

pontos de vista eram opostos aos meus. Ele e sua esposa nos trataram bem boa parte da noite; e até a hora de começarmos a reunião da tarde seguinte ele ficou fazendo perguntas sobre a doutrina do advento, sobre o gráfico, etc. Quando a carruagem do Sr. Hurt estava pronta, ele pediu desculpas por seu descuido em não nos pedir para falar com seus servos (os escravos). Eu fiquei aliviado com o ocorrido, já que eu preferia falar com eles na congregação mista. Quando estávamos entrando na carruagem, ele disse ao seu cavaleiro, que estava segurando as rédeas:

– Sam – Harry, ou algum outro nome –, você pode dizer para todos comparecerem à reunião desta noite?

– Sim, sinhô.

– Não se esqueça: TODOS ELES!

– Pode deixá, sinhô, que vô me lembre disso.

Isso nos alegrou, pois gostaríamos que os escravos ouvissem a pregação juntamente com o seu senhor.

O preceptor da escola e o Sr. Dunbar (o dono da pensão) eram os dois grandes líderes universalistas daquela região do país. Ambos agora estavam interessados na nova doutrina. O preceptor fechou a escola para participar da última reunião da tarde, e entrou com três grandes livros debaixo do braço. Ele esperava, eu suponho, nos confundir em alguma das nossas explicações sobre as profecias, mediante citações de línguas mortas. Ele apelou para seus livros apenas uma vez, e não conseguindo provar seu ponto de vista, calou-se até o fim da reunião. Pela fisionomia deles, eu estava convencido de que ele e o Sr. Dunbar tinham se convencido da verdade. Quando o encontrei depois da reunião, arrastando seus livros para sua casa, eu disse:

– O que você acha do assunto agora?

– Eu desisto.

À noite, a galeria estava lotada de negros. Inquestionavelmente, a maioria deles era composta de escravos do Sr. Hurt. Eles ouviram com evidente atenção. Qualquer coisa que resultasse em libertação de sua perpétua escravidão era para eles boas novas. A congregação parecia muito disposta a ouvir. No fim da reunião, dissemos que tínhamos que seguir

viagem rumo à Elktown, cerca de 40 quilômetros ao norte, a fim de nos reunirmos com as pessoas de lá na noite seguinte. Dissemos também que gostaríamos que alguém dos nossos ouvintes ali nos levasse. O Sr. Hurt atenciosamente se ofereceu para nos levar até lá em sua carruagem particular, e combinou conosco para ficarmos aquela noite em sua casa. Enquanto esperávamos por sua carruagem depois da reunião, o Sr. Dunbar veio até nós em particular para perguntar se aquela doutrina já tinha sido pregada no norte e também na Inglaterra, e se era daquela maneira que o irmão Miller a apresentava. Dissemos que sim, mas acrescentamos que o irmão Miller a explicava de forma superior, e com uma luz muito mais clara do que nós tínhamos a capacidade de fazer. Ele então foi embora, parecendo estar em profunda angústia.

O Sr. Hurt chegou com sua carruagem e fomos embora com ele. Ele parecia muito perturbado enquanto relatava a própria experiência e a da esposa e como havia se recusado a ser um líder de classe entre os metodistas, e lamentava que eles não pudessem se batizar.

Em nosso trajeto na manhã seguinte, paramos na pensão, e quando saímos do nosso quarto com a bagagem para acertarmos as contas, o Sr. Dunbar e o preceptor da escola estavam sentados na mesa do bar, com as Bíblias abertas, ouvindo o Sr. Hurt contar sobre o sonho que tivera conosco e sobre a sua fé na doutrina do segundo advento. O Sr. Dunbar e o preceptor disseram que enxergavam a verdade como nunca antes, e insistiram para que ficássemos e continuássemos com as reuniões.

– Além disso – eles disseram –, vocês estão convidados a pregar em uma cidade cerca de 20 quilômetros a leste daqui.

Nós respondemos que o nosso compromisso anterior em Elktown nos obrigaria a estar lá naquela noite. Então eles nos rogaram para retornarmos, porém os nossos compromissos eram ainda mais para o norte. Portanto, não poderíamos atender ao pedido deles.

Deixando a pensão, o Sr. Hurt nos conduziu à sua carruagem e nos levou até Elktown, a aproximadamente 40 quilômetros dali, e apresentou-nos, bem como a mensagem, aos seus amigos no percurso. Em Elktown, ele também se esforçou para viabilizar as nossas reuniões. Quando nos despedimos, depois de orar com ele, ele disse:

– Daria tudo o que possuo aqui, se eu pudesse ter o mesmo sentimento que eu creio que vocês têm com relação a esta obra.

Depois disso, nunca mais ouvimos falar dele.

Realizamos cinco reuniões no Palácio de Justiça de Elktown. Alguns professaram crer, e estavam ansiosos para ouvir mais se pudéssemos ter ficado com eles mais tempo. De Elktown pegamos o trem para Filadélfia, e de lá para a cidade de Nova Iorque. Lá nos encontramos com o Sr. Miller, que tinha acabado de voltar de Washington, D.C., onde estivera dando uma série de palestras. De Nova Iorque, viajamos para o leste, a bordo de um navio a vapor de Long Island, para Fall River, Massachusetts. À noite, depois de passarmos pelo Hurl Gate, penduramos o Gráfico de 1843 no centro da cabine dos passageiros. Depois de termos cantado um hino do advento, um grupo grande de pessoas se aproximou e começou a indagar sobre as imagens no gráfico. Respondemos que, se eles se sentassem calmamente, tentaríamos explicar. Depois de um tempo, disseram estar prontos para ouvir, e assim o fizeram de maneira muito atenta por algum tempo até que fomos interrompidos por uma ventania crescente vinda do leste, o que nos obrigou a procurar um porto para atracar. Por conta do vendaval violento, a rota do navio foi alterada, e os passageiros desembarcaram na costa de Connecticut e seguiram de trem para Boston. O assunto do advento do Salvador foi retomado dentro dos vagões, e continuou a ser discutido até que nos separamos na estação em Boston.

Antes da passagem do tempo [o primeiro desapontamento], visitamos algumas ilhas, pertencentes à Massachusetts e Rhode Island, a saber: Nantucket, Martha Vineyard e Block Island. Dos 10 ou 12 mil habitantes nessas ilhas, muitos professaram crer e se uniram ao movimento do advento.

À medida que a primavera de 1844 se aproximava, e estávamos mais perto do tão esperado tempo, divulgado pelo Sr. Miller e outros, em que se encerrariam os períodos proféticos da visão de Daniel que apon-tavam para a vinda do nosso Senhor e Salvador, a obra tornava-se cada vez mais entusiasmante. Provavelmente nada, desde o dilúvio, nos dias de Noé, jamais chegou a se igualar àquele período de 1844.

Naquela época, o ponto mais difícil de definir foi *quando* na história do mundo teriam se iniciado os 2.300 dias. Finalmente ficou estabe-

lecido que o ano 457 a.C. era o único período confiável. Portanto, a soma dos 457 anos antes de Cristo e os 1843 anos completos depois de Cristo dava exatamente 2.300 anos completos.

As Escrituras também deixavam claro que cada ano começava com a lua nova na primavera, apenas 14 dias antes da páscoa anual (ver Êxodo 12:1-6; 13:3-4). Portanto, foi definido que o dia 17 de abril de 1844, de acordo com o calendário romano, correspondia ao fim do ano de 1843, de acordo com o calendário bíblico.

A passagem desse período representou o primeiro desapontamento do movimento do advento. Aqueles que sentiam o peso da mensagem ficaram em profunda angústia de espírito. Foram cercados por aqueles que exultavam de alegria por causa do fracasso do cálculo. Naquele momento de provação, as Escrituras foram pesquisadas com muita diligência a fim de verificar, se possível, a causa do desapontamento. Na profecia de Habacuque foram encontradas algumas questões com relação à visão que nunca tinham sido particularmente examinadas antes. Lê-se assim: “Porque a visão ainda está para cumprir-se no tempo determinado, mas se apressa para o fim e não falhará; se *tardar, espera-o*, porque certamente virá, não tardará” (Habacuque 2:2, 3).

Naquela época havia aproximadamente 50 mil fiéis no movimento adventista nos Estados Unidos e no Canadá que nunca, até a passagem do tempo, tinham percebido ou entendido que havia uma tardança ou tempo de espera na visão. A passagem de Habacuque e outras passagens das Escrituras de igual importância incentivaram os provados a perseverar com fé inabalável. Eles eram diversas vezes atacados por seus adversários com questionamentos como:

– O que vocês vão fazer agora, já que o tempo passou? Vocês determinaram o tempo para a volta de Cristo ao fim dos 2.300 dias da visão de Daniel. O tempo passou e Cristo não veio. Ora, por que não assumem que estavam errados e desistem logo de tudo?

A resposta era:

– Porque o Senhor disse: “Espera-o!”

– Esperar pelo quê?

– Pela visão.

– Esperar por quanto tempo?

– Ele não disse por quanto tempo, mas *disse*: “*ESPERA-O, PORQUE CERTAMENTE VIRÁ*”. Vocês estão nos pedindo para desistir? Não ousaremos!

– Por quê?

– Porque a ordem do Senhor ao seu povo confiante e desapontado, neste momento especial do movimento do segundo advento, foi que **ESPERÁSSEMOS!**

CAPÍTULO 27

O clamor da meia-noite. A primeira mensagem angélica. As dez virgens. O segundo desapontamento. As três mensagens angélicas. O sábado. O progresso da obra. Conclusão.

A primeira obra do corpo de crentes do Advento, depois do desapontamento, foi reexaminar os 2.300 dias da visão de Daniel. Mas eles não foram capazes de descobrir qualquer erro em seu cálculo. Ainda era evidente e claro que, para completar os 2.300 anos da visão, era necessário contar todos os dias dos 457 anos antes de Cristo e também todos os dias dos 1.843 anos depois de Cristo para completar os 2.300 anos da visão. O movimento do advento tomou plena consciência desse fato a partir de 1840. Estava claro também que o ano deveria corresponder ao ano religioso judaico e terminar quando este chegasse ao fim.

Nesse momento de crise, o “Advent Shield” [O Escudo do Advento] foi publicado, revisando todo o movimento passado, especialmente os períodos proféticos, mostrando que havíamos seguido tudo corretamente. Citarei aqui trechos do Vol. 1, n.º 1, p. 87.

“Entendemos a proclamação que tem sido anunciada como cumprimento do clamor dado pelo anjo: ‘É chegada a hora do seu juízo’ (Apocalipse 14:6, 7). Este é o som que deve chegar a todas as nações; é a proclamação do evangelho eterno. De uma forma ou de outra, esse clamor tem sido proclamado em toda a terra, onde quer que se encontram seres humanos, e tivemos a oportunidade de ouvir a respeito do fato.”

“Joseph Wolfe, D.D., de acordo com seus periódicos, entre os anos de 1821 e 1845, proclamou a breve volta do Senhor na Palestina, no Egito, Mesopotâmia, Pérsia, Geórgia, em todo o império otomano, na Grécia, Arábia, Turquestão, Hindustão, Holanda, Escócia, Irlanda, Constantinopla, Jerusalém, Santa Helena, e na cidade de Nova Iorque para todas as denominações, etc, etc. – “*Voice of the Church*” [A Voz da Igreja], p. 343, 344.”

A partir dos fatos históricos anteriores, o leitor imparcial não deixará de ver a velocidade com que a maravilhosa doutrina da segunda vinda gloriosa de nosso Senhor e Salvador se espalhou por todo o globo, e de-

pois cessou tão de repente, por parte daqueles que a estavam proclamando, quanto a luz do dia quando o sol se põe. Os que estavam envolvidos nessa obra muito solene eram alguns dos honestos e fiéis membros de todas as igrejas. Veja o trecho a seguir, do *Advent Shield*, p. 92:

“Nenhuma causa, de caráter moral ou religioso, provavelmente nunca fez avanços tão rápidos como a causa do segundo advento. Seus adeptos têm sido os mais humildes, piedosos e dedicados membros de diferentes igrejas. [...] Nunca houve um grupo de homens que trabalharam com mais fidelidade e zelo pela causa de Deus ou com motivos mais puros. Suas obras estão registradas no Céu.”

Enquanto estávamos naquele momento de tardança e espera, buscando e orando por luz no estudo da linha profética, percebemos posteriormente que o Senhor havia dado a parábola das dez virgens para ilustrar o movimento do advento. Em resposta à pergunta: “Que sinal haverá da tua vinda e da consumação do século?” (Mateus 24:3), o nosso Senhor destacou alguns dos eventos mais importantes relacionados com a história da igreja cristã desde o tempo do primeiro advento até o segundo; acontecimentos como a destruição de Jerusalém em 70 d. C., seguida pela grande tribulação da igreja cristã por mais de 1.600 anos sob o poder da Roma pagã e papal; o escurecimento do sol em 1780 e a queda das estrelas em 1833. Então se seguiria a proclamação da segunda vinda de Cristo em Seu reino, concluindo com uma descrição de duas classes de adventistas.

E “então, o reino dos céus será semelhante a dez virgens que, tomando as suas lâmpadas, saíram a encontrar-se com o noivo” (Mateus 25:1-13). As palavras “reino dos céus”, sem dúvida, referem-se à mesma parcela da igreja viva e ativa que Ele estava destacando em Mateus 24:45-51: àqueles que continuaram em sua história com a mesma proclamação da segunda vinda de Cristo. No decorrer de todo o capítulo 25 até o verso 13, em cada passo que os adventistas deram, sua história pode ser comparada com a história das dez virgens da parábola, a saber: “a tardança da visão”, “a tardança do noivo” e o clamor da meia-noite: “eis o noivo”, etc.

Logo depois da “tardança da visão” dos 2.300 dias, a segunda mensagem angélica começou a ser proclamada (ver Apocalipse 14:8). Enquanto prosseguíamos com esta mensagem até o verão de 1844, o tempo definido para o encerramento da profecia começou a ser ensinado. Mas os

ministros principais se opuseram. Uma reunião campal foi marcada para acontecer em Exeter, New Hampshire, no dia 12 de agosto. Quando eu estava a caminho de lá, nos vagões, um pensamento mais ou menos assim veio várias vezes com muita força à minha mente: “Você vai ter nova luz ali! Algo que vai dar um novo impulso à obra”. Quando cheguei à campal, passei pelas muitas tendas procurando saber se havia surgido alguma nova luz. Perguntaram-me se eu ia para a tenda de Exeter, e disseram-me que eles tinham uma nova luz lá. Logo me sentei no meio deles e fiquei ouvindo o que eles chamavam de “o clamor da meia-noite”. Isso era nova luz, com certeza. Esse era o próximo passo a ser dado na história do advento – se de fato estivéssemos dispostos a nos mover –, em que a história do advento poderia ser adequadamente comparada à história das dez virgens da parábola, descrita no verso 6. A nova luz foi como fermento espalhado por toda a campal. E quando aquela reunião acabou, as colinas de granito de New Hampshire faziam soar o forte clamor: “Eis aí o noivo! Saí ao seu encontro!” Enquanto as carroças e carruagens lotadas e os vagões de trem partiam para os diferentes Estados, cidades e vilarejos da Nova Inglaterra, o clamor ainda ressoava: “Eis aí o noivo! Saí ao seu encontro” (Mateus 25:6). Cristo, nosso bendito Senhor, está chegando no décimo dia do sétimo mês! Preparem-se! Preparem-se!

Depois de me ausentar por cinco dias, retornei para minha casa em Fairhaven em tempo para uma reunião noturna. Meus irmãos estavam tardios para crer em nosso relatório sobre a nova luz. Eles acreditavam que estavam certos até então, mas o clamor da meia-noite era uma estranha doutrina a ser associada à história do advento. No domingo de manhã, assisti à reunião do advento em New Bedford, cerca de três quilômetros de Fairhaven. O irmão Hutchinson, do Canadá, estava pregando. Ele pareceu estar muito confuso e sentou-se, dizendo:

– Eu não posso pregar.

O pastor E. Macomber, que havia retornado comigo da campal, estava com ele à mesa da plataforma. Ele levantou-se, aparentemente muito animado, e disse:

– Ah, como eu gostaria de poder dizer o que eu vi e ouvi, mas eu não posso – e voltou a se sentar.

Eu, então, me coloquei em pé diante de toda a congregação e disse:

– Eu posso!

Não me lembro de ter falado com tanta fluência e liberdade em toda minha experiência religiosa. As palavras apenas fluíam como torrentes de água. Quando me sentei, uma irmã atravessou o salão, veio em minha direção e disse:

– Irmão Bates, gostaria que você pregasse o mesmo sermão para nós essa tarde.

O irmão Hutchinson estava agora livre de toda sua hesitação e disse:

– Se o que o irmão Bates disse é verdade, eu não duvido que ele tenha achado o meu sermão apenas umas migalhas de pão.

Quando a reunião seguinte terminou à noite, as línguas tímidas e hesitantes se soltaram e ressoaram a mensagem: “Eis aí o noivo! Saí ao seu encontro!” Rapidamente foram feitos arranjos para novas reuniões para que as boas novas se espalhassem por toda parte.

No dia 22 de agosto, S. S. Snow publicou um panfleto chamado “O Clamor da Meia-Noite”, expondo todos os pontos com base nos tipos do Antigo Testamento, mostrando que os cálculos indicavam que o tempo definido para o término da visão dos 2.300 dias seria no décimo dia do sétimo mês de 1844. Posteriormente, em uma reunião campal em Pawtucket, Rhode Island, o pastor J. V. Himes e vários dos principais ministros do movimento adventista apresentaram suas objeções com respeito à autenticidade do clamor da meia-noite. Mas antes que a reunião chegasse ao fim, todos eles voltaram para suas respectivas casas; e poucos dias depois, o “Advent Herald” [Arauto do Advento] anunciava a confissão deles, e como todas as suas objeções foram removidas, e como a fé deles no clamor da meia-noite estava firme e inabalável.

Não temos espaço aqui para apresentarmos os argumentos em que se sustentavam o clamor da meia-noite, mas foram tão convincentes e poderosos que toda a oposição que os líderes do movimento tinham desapareceu, e, com incrível rapidez, o clamor foi anunciado em toda a nação, e as pobres e desencorajadas almas que “foram tomadas de sono, e adormeceram” (Mateus 25:5) por causa da tardança do noivo foram despertadas

de sua apatia e desânimo e “se levantaram [...] e prepararam as suas lâmpadas” (v. 6) a fim de se encontrarem com o Noivo.

Todos os corações estavam unidos na obra, e todos pareciam dispostos a sinceramente fazer uma preparação completa para a vinda de Cristo, a qual eles acreditavam estar tão próxima. Milhares corriam de um lado para o outro, apresentando o clamor e espalhando livros e panfletos que continham a mensagem.

Contudo, outro triste desapontamento aguardava os fiéis e vigilantes. Pouco antes do dia definido, os irmãos que estavam em viagem retornaram às suas casas. Os jornais foram suspensos e todos esperavam a vinda do Senhor e Salvador com ardente expectativa. O dia chegou e suas 24 horas se passaram, mas a libertação não veio. A esperança se esvaiu e a coragem desfaleceu dentro deles, pois estavam tão confiantes com a exatidão dos cálculos que não puderam encontrar nenhum encorajamento para examinar novamente o tempo definido, pois nada mais poderia ser apresentado que pudesse estender o período para além do décimo dia do sétimo mês de 1844, nem até o dia de hoje, apesar dos muitos esforços dos que continuamente estão fixando um tempo definido para a vinda de Cristo.

O efeito desse desapontamento só pode ser compreendido por aqueles que o vivenciaram. Os crentes no advento foram profundamente testados, e os resultados do teste foram diversos. Alguns viraram as costas e desistiram, enquanto uma grande maioria continuou a ensinar e exortar que o período havia terminado, e o dever a ser cumprido logo lhes seria esclarecido. Todos, com exceção desta última classe, praticamente rejeitaram sua experiência anterior e, em consequência, foram deixados em trevas com relação à verdadeira obra a ser cumprida agora pelo povo do advento.

Os que criam que o período profético estava correto, e que, de fato, havia passado, agora voltavam a sua atenção para o exame de seu ponto de vista. Logo se tornou evidente que o erro não tinha sido com relação ao tempo, mas com o evento que deveria ocorrer ao fim do período. A profecia declarava: “Até duas mil e trezentas tardes e manhãs; e o santuário será purificado” (Daniel 8: 14). Nós estávamos ensinando que o santuário era a Terra, e que a purificação do santuário correspondia à purificação da Terra pelo fogo na segunda vinda de Cristo. Aqui residia nosso erro, pois, após

um exame minucioso, não conseguimos descobrir nada na Bíblia para sustentar tal posição. A luz começou a brilhar sobre a Palavra de Deus como nunca antes, e por meio do estudo da Bíblia, chegamos a um posicionamento claro e definido sobre o assunto do santuário e sua purificação. Assim fomos habilitados a explicar satisfatoriamente a passagem do tempo e o desapontamento que se seguiu, para o grande encorajamento daqueles que se apegaram à mensagem, acreditando que provinha de Deus. A natureza desse livro não permite que eu explane esse ponto de vista nestas páginas, mas indico ao leitor a leitura da obra “*Sanctuary and Twenty-three Hundred Days*” [O Santuário e os Dois Mil e Trezentos Dias], publicado no Escritório da Review and Herald, em Battle Creek, Michigan.

Fomos também muito reconfortados e fortalecidos pela luz que recebemos sobre o assunto das três mensagens angélicas de Apocalipse 14:6-12. Nós acreditávamos plenamente que estávamos dando a primeira delas: “Temei a Deus e dai-lhe glória, pois é chegada a hora do seu juízo” (v. 6), e que aquele poderoso movimento que despertou o mundo e gerou um interesse tão geral e amplo a respeito da doutrina do advento eram o cumprimento perfeito daquela mensagem. Depois da passagem do tempo, os nossos olhos se abriram para o fato de que as outras duas mensagens se seguiam antes da vinda de Cristo: o segundo anjo anunciando a queda de Babilônia e o terceiro dando uma advertência ainda mais solene contra a falsa adoração e apresentando os mandamentos de Deus e a fé de Jesus.

Em estreita ligação com a proclamação da primeira mensagem, ficamos convencidos de que a queda da Babilônia indicava a queda moral do favor de Deus por parte das igrejas nominais que rejeitaram a luz do Céu e excluíram de seus locais de culto e de seu coração a doutrina do advento, pois não tinham amor por ela e não desejavam que ela fosse verdadeira.

Dadas a primeira e a segunda mensagens, a atenção então se voltou para a terceira, e iniciou-se um exame quanto à sua natureza e reivindicações. Como observamos anteriormente, a mensagem contém uma advertência muito solene contra a adoração da besta e a sua imagem, e coloca em evidência os mandamentos de Deus e a fé em Jesus. Pela expressão “mandamentos de Deus”, nós entendemos tratar-se da lei moral dos dez mandamentos, que tem sido reconhecida pela igreja em todas as

eras como obrigatória à humanidade e um código de preceitos morais que regulam nosso dever para com Deus e para com o próximo. O fato de a lei estar fortemente incluída numa mensagem muito especial a ser dada logo antes da vinda de Cristo, juntamente com uma advertência tão solene, deixa evidente que a igreja cristã deve estar sendo omissa quanto ao assunto, e que algum erro grosseiro quanto aos mandamentos de Deus esteja vigente em seu meio.

Um exame cuidadoso da prática da igreja revela que o quarto mandamento não é observado – que prescreve o sétimo dia da semana como o sábado, embora quase todo o mundo tenha guardado o primeiro dia. Daí a necessidade de uma reforma nesse ponto. Antes que Cristo volte, o seu povo deve observar *todos* os mandamentos de Deus e, assim, estar preparado para a transladação.

Uma investigação quanto aos reclamos do sábado expõe os seguintes fatos:

1. No princípio, Deus santificou o sétimo dia (e nenhum outro), como o santo dia de descanso, pois neste dia Ele descansou.
2. Tendo-o santificado, Ele ordenou que o homem se lembrasse do sábado e o guardasse.
3. Não encontramos nenhum registro de que Deus tenha em algum momento retirado a santidade desse dia, ou que tenha, em algum momento da história da igreja, transferido a Sua bênção do sétimo dia para o primeiro dia da semana.
4. Não encontramos nenhuma insinuação sequer na Bíblia de que o homem tenha sido liberado da obrigação de observar sagradamente o dia em que Deus descansou.
5. O nosso Salvador, em Seu exemplo e ensino, reconheceu as reivindicações do sábado, e declarou que “O sábado foi estabelecido por causa do homem” (Marcos 2:27).
6. Os discípulos e apóstolos observaram este dia ao realizarem cultos e pregarem neste dia, chamando-o de “o sábado” [o dia de descanso] e reconhecendo-o como o dia para a adoração cristã.

7. No Novo Testamento, como um todo, a palavra “sábado” [Sabbath, em inglês] – palavra que em hebraico significa “descanso” – só é usada para se referir ao sétimo dia. De fato, o primeiro dia da semana, no Novo Testamento, nunca foi, uma vez sequer, honrado com o título de “sábado” [Sabbath].¹
8. O termo “primeiro dia da semana” ocorre oito vezes no Novo Testamento, e nunca aparece relacionado a qualquer ordem ou insinuação de que devesse ser santificado ou observado como dia de descanso.
9. Saindo do contexto bíblico, descobrimos, com base em fontes históricas confiáveis, que a igreja primitiva observou o sétimo dia como o verdadeiro dia de descanso [Sabbath], até que, corrompida pela apostasia, o primeiro dia da semana começou a ser observado de acordo com os costumes do mundo pagão, que observava o domingo [Sunday – dia do sol] em honra ao deus principal da época, o deus sol.
10. A primeira ordem específica dada por um poder legislativo para que se observasse o domingo foi o edito de Constantino, imperador pagão, que professou ter se convertido ao cristianismo, e decretou sua famosa lei dominical, em 321 d.C.
11. A Igreja Católica Romana adotou a instituição do domingo e a impôs aos seus seguidores mediante a pretensão de ter recebido autoridade do Céu para tal, até que a observância desse dia se tornou quase universal. E os protestantes, ao renunciarem aos erros da igreja romana, não se livraram

¹ A palavra Sabbath no original em inglês corresponde ao termo bíblico hebraico que significa “descanso” – traduzido como “sábado” para o português –, e encontrado no quarto mandamento e no decorrer de todas as Escrituras. Na cultura norte-americana, o termo pode se referir tanto ao sábado do sétimo dia [Saturday] quanto ao domingo [Sunday], o primeiro dia da semana, dependendo da convicção religiosa e teológica de cada um. Em outras palavras, na cultura religiosa norte-americana, o termo Sabbath [sábado], mencionado no 4º mandamento, é muitas vezes usado para se referir ao domingo, o 1º dia da semana, sendo considerado o “sábado” cristão. Por causa desse uso indevido da palavra “sábado” para o domingo, e pelo fato de os nomes de origem pagã para os dias da semana em inglês (Sunday, Monday, etc.) não apresentarem uma sequência numérica dos dias da semana, como ocorre na língua portuguesa (segunda-feira, terça-feira, etc.), muitos norte-americanos erroneamente acreditam que o domingo, de fato, corresponde ao “sétimo dia”.

totalmente dos seus dogmas antibíblicos, conforme evidenciado pela observância geral do domingo.

À luz dos fatos acima, a terceira mensagem angélica assume uma importância que exige a atenção sincera e honesta de todos os que creem na Bíblia, especialmente daqueles que professam estar se preparando para encontrar o Senhor em Sua vinda. Esses fatos foram apresentados àqueles que já vinham anunciando as duas primeiras mensagens angélicas; àqueles que agiam de acordo com o conselho de Deus e reconheciam a Sua mão na obra até aquele momento e no próprio desapontamento, sendo visto como o cumprimento da profecia – todos esses alegremente aceitaram a verdade e começaram a guardar o sábado do Senhor. Embora a princípio a luz quanto a este assunto não ter nem um décimo da claridade que ela possui atualmente, os humildes filhos de Deus estavam prontos para aceitá-la e andar nela.

Desde aquela época, o progresso da obra tem avançado constantemente. Havendo surgido em relativa obscuridade, rejeitada por muitos que alegremente haviam abraçado a primeira e a segunda mensagens angélicas – a princípio apresentada por apenas uns poucos pregadores –, essa obra, apesar de seu início marcado pela escassez e pobreza, tem lutado contra a oposição de muitos e o preconceito de todos, e crescido gradual e constantemente, sob a bênção de Deus. E, atualmente, ela se encontra sobre um firme fundamento, apresentando uma cadeia harmoniosa de argumentos e uma corajosa frente de verdade, digna de consideração por parte dos sinceros e ponderados onde quer que ela seja pregada.

Já se passaram 23 anos desde que começamos a guardar o sábado do Senhor; e desde então temos nos esforçado para ensiná-lo a outros, tanto em particular quanto em público, ao redor de uma lareira ou no púlpito sagrado. Temos apresentado essa verdade e outras relacionadas na Nova Inglaterra e em muitos Estados do oeste e no Canadá, e nossa obra tem sido abençoada ao vermos dezenas e centenas de pessoas abandonarem as tradições de homens e observarem todos os mandamentos de Deus.

Mediante os esforços incansáveis de nosso estimado irmão, o pastor Tiago White e sua esposa, Ellen G. White, que foram pioneiros nesta obra, há atualmente na cidade de Battle Creek, Michigan, uma casa publi-

cadora bem equipada, pertencente à “*Associação de Publicações dos Adventistas do Sétimo Dia*” e por ela administrada. Esse órgão legal encontra-se envolvido na publicação dessa mensagem e opera com duas potentes máquinas de impressão para realizar este trabalho. No momento, publica “*The Advent Review and Sabbath Herald*” [A Revista do Advento e o Arauto do Sábado], com tiragem semanal, e “*The Youth’s Instructor*” [O Instrutor da Juventude], e “*The Health Reformer*” [O Reformador da Saúde], ambos com tiragem mensal, sem falar na grande variedade de livros e folhetos sobre vários assuntos bíblicos.

Ao encerrar este livro, desejo expressar a minha gratidão a Deus por Ele ter me permitido desempenhar uma humilde parte nesta grande obra; e embora a minha vida passada tenha sido agitada e marcada por aventuras dos mais diversos gêneros, o meu desejo sincero é passar o resto dos meus dias servindo a Deus para o avanço de Sua verdade, a fim de que eu possa ter um lugar no Seu reino que está às portas. Que o leitor e este escritor possamos nos encontrar naquela feliz e eterna morada. Essa é a minha mais fervorosa oração.



EDITORA DOS PIONEIROS

www.EditoraDosPioneiros.com.br

contato@editoradospioneiros.com.br