

HAMPTON SIDES

NO

REINO

DO GELO

A INCRÍVEL VIAGEM DE UM NAVIO
NA CONQUISTA DO POLO NORTE





DADOS DE COPYRIGHT

SOBRE A OBRA PRESENTE:

A PRESENTE OBRA É DISPONIBILIZADA PELA EQUIPE LE LIVROS E SEUS DIVERSOS PARCEIROS, COM O OBJETIVO DE OFERECER CONTEÚDO PARA USO PARCIAL EM PESQUISAS E ESTUDOS ACADÊMICOS, BEM COMO O SIMPLES TESTE DA QUALIDADE DA OBRA, COM O FIM EXCLUSIVO DE COMPRA FUTURA. É EXPRESSAMENTE PROIBIDA E TOTALMENTE REPUDIÁVEL A VENDA, ALUGUEL, OU QUAISQUER USO COMERCIAL DO PRESENTE CONTEÚDO

SOBRE A EQUIPE LE LIVROS:

O LE LIVROS E SEUS PARCEIROS DISPONIBILIZAM CONTEÚDO DE DOMÍNIO PÚBLICO E PROPRIEDADE INTELECTUAL DE FORMA TOTALMENTE GRATUITA, POR ACREDITAR QUE O CONHECIMENTO E A EDUCAÇÃO DEVEM SER ACESSÍVEIS E LIVRES A TODA E QUALQUER PESSOA. VOCÊ PODE ENCONTRAR MAIS OBRAS EM NOSSO SITE: LELIVROS.LOVE OU EM QUALQUER UM DOS SITES PARCEIROS APRESENTADOS NESTE LINK.

**"QUANDO O MUNDO ESTIVER
UNIDO NA BUSCA DO
CONHECIMENTO, E NÃO MAIS
LUTANDO POR DINHEIRO E
PODER, ENTÃO NOSSA
SOCIEDADE PODERÁ ENFIM
EVOLUIR A UM NOVO NÍVEL."**



HAMPTON SIDES

NO
REINO
DO GELO

A INCRÍVEL VIAGEM DE UM NAVIO
NA CONQUISTA DO POLO NORTE

TRADUÇÃO DE BERILO VARGAS



Copyright © Hampton Sides, 2014

TÍTULO ORIGINAL

In the Kingdom of Ice: The grand and terrible polar voyage of the
USS Jeannette

PREPARAÇÃO

Laís Curvão

REVISÃO

Milena Vargas

DESIGN DE CAPA

John Fontana

FOTO DE CAPA

© Emmanuel Berthier/Hemis/Corbis

ADAPTAÇÃO DE CAPA

Ô de casa

REVISÃO DE EPUB

Juliana Pitanga

Manuela Brandão

GERAÇÃO DE EPUB

Intrínseca

E-ISBN

978-85-8057-956-7

Edição digital: 2016

1ª edição

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORA INTRÍNSECA LTDA.

Rua Marquês de São Vicente, 99/3º andar

22451-041 – Gávea
Rio de Janeiro – RJ
Tel./Fax: (21) 3206-7400
www.intrinseca.com.br



Para meu Irmão
LINK SIDES
(1957-2013)

No reino do gelo, longe do mundo,
erguem-se lamentos do navio
que luta contra placas e redemoinhos uivantes
e torce e se contorce no aperto que o estrangula.
Partem-se crostas de gelo em surtos e espasmos,
e com fúria açoitam seu escudo de tábuas,
Marujos exaustos se ajoelham, suplicando
uma presença amiga, o calor do lar.
O gelo voraz aperta com mais força
para não deixar fugir a presa.
A ordem do capitão ressoa, sem rodeios:
“Larguem tudo e salve-se quem puder!”
Vejam como os duros homens lamentam e choram,
enquanto o navio titubeia e se debate,
No alto dos mastros, o vento choraminga
um canto fúnebre para o valoroso barco
Que tão longamente lhes resistiu. Mas agora, na treva,
o orgulhoso navio se deita e vai para a cama,
E, quando o dia encerra os seus labores,
A Aurora Boreal pinta-lhe o túmulo de vermelho-púrpura.

“O naufrágio do Jeannette”, de Joachim Ringelnatz, 1905

O privilégio não é concedido a qualquer um... É preciso sofrer primeiro, ter sofrido muito, ter adquirido algum miserável conhecimento. É assim que nossos olhos se abrem.

Henry James, 1881

SUMÁRIO

Folha de rosto
Créditos
Mídias sociais
Dedicatória
Epígrafes
A tripulação do USS Jeannette

Prólogo: Batismo de gelo

PARTE UM: UM GRANDE ESPAÇO VAZIO

- 1 • Um chocante carnaval da morte
- 2 • A última fronteira
- 3 • O senhor da Criação
- 4 • Por você, eu faria qualquer coisa
- 5 • Portais para o Polo

PARTE DOIS: O GÊNIO NACIONAL

- 6 • O motor do mundo
- 7 • Satisfação
- 8 • O sábio de Gotha
- 9 • Pandora
- 10 • Três anos, ou uma eternidade
- 11 • Uma bênção
- 12 • Segundas chances
- 13 • A expedição americana ao Ártico
- 14 • Tudo aquilo de que o homem é capaz

15 • O novo invasor

PARTE TRÊS: UM LUGAR GLORIOSO PARA APRENDER A TER PACIÊNCIA

16 • Beco sem saída

17 • Entalado

18 • Na crista da onda

19 • Se por azar

20 • Uma ilusão e uma cilada

21 • Para sempre, ou quase

22 • Mãos invisíveis

PARTE QUATRO: AINDA NÃO NOS DEIXAMOS INTIMIDAR

23 • No solitário mar cercado de gelo

24 • O país descoberto

25 • Notícias

26 • Golpes de morte

PARTE CINCO: O FIM DA CRIAÇÃO

27 • *Todos podres*

28 • *Nil Desperandum*

29 • O continente fantasma

30 • Uma segunda Terra Prometida

31 • Oito dias preciosos

32 • O mundo conhecido

33 • Mares altos e rancorosos

PARTE SEIS: O SUSSURRO DAS ESTRELAS

34 • Catorze sortudos

35 • Lembre-se de mim em Nova York

36 • Ainda que isso me custe meu último dólar

37 • Pantomimas frenéticas

38 • Pesadelo de horrores

- 39 • Semiescuridão branca
- 40 • O apoio de toda a nação russa
- 41 • Os que esperam pelo romper da manhã
- 42 • Uma selvagem elegia pelo tempo

Epílogo: Enquanto eu tiver um pedaço de gelo
no qual pisar

Agradecimentos

Notas

Bibliografia selecionada

Fotografias

Créditos das fotografias

Sobre o autor

Leia também

A TRIPULAÇÃO DO U.S.S. JEANNETTE

OFICIAIS NAVAIS

Tenente George De Long, comandante

Tenente Charles Chipp, imediato

Mestre John Danenhower, navegador

George Melville, maquinista

Dr. James Ambler, médico de bordo

CIENTISTAS CIVIS

Jerome Collins, meteorologista, correspondente do *The New York Herald*

Raymond Newcomb, naturalista

ESPECIALISTAS

William Dunbar, piloto de gelo

John Cole, contramestre

Walter Lee, mecânico de máquinas

James Bartlett, foguista de primeira classe

George Boyd, foguista de segunda classe

Alfred Sweetman, carpinteiro

MARINHEIROS

William Nindemann

Herbert Leach

Carl Görtz

Edward Starr

Heinrich Kaack

Frank Mansen
Adolph Dressler
Walter Sharvell
Louis Noros
Henry Wilson
Peter Johnson
Henry Warren
Albert Kuehne
Hans Erichsen
Nelse Iverson
George Lauterbach

COZINHEIRO E TAIFEIRO

Ah Sam
Charles Tong Sing

CAÇADORES INUÍTES E CONDUTORES DE CÃES

Alexey
Anequin

PRÓLOGO: BATISMO DE GELO

Numa manhã nevoenta no fim de abril de 1873, Tigress, uma goleta a vapor proveniente da baía de Conception, na Terra Nova, Canadá, avançava em meio às banquisas e aos icebergs soltos na costa de Labrador, em direção à área de caça sazonal de focas.¹ Já para o fim da manhã, a embarcação deparou-se com uma cena estranha: um inuíte solitário num caiaque acenava para o navio, agitando os braços e berrando a plenos pulmões. O nativo sem dúvida enfrentava problemas. Arriscara-se a avançar mais pelas águas abertas do Atlântico Norte mais longe do que qualquer esquimó o faria normalmente. Quando o Tigress se aproximou, o inuíte berrou em um inglês cheio de sotaque:

— Vapor americano! Vapor americano!

A tripulação do navio debruçou-se sobre as balaustradas tentando decifrar o que o inuíte dizia. Naquela hora, o nevoeiro se abriu o suficiente para deixar ver, a certa distância, um pedaço de banquisa sobre o qual mais de uma dúzia de homens e mulheres, além de várias crianças, pareciam estar confinados. Ao ver o navio, o grupo à deriva explodiu em gritos de alegria e disparou suas armas para o ar.

O comandante do Tigress, Isaac Bartlett, mandou lançar botes de salvamento. Quando aquelas pessoas abandonadas — dezenove no total — foram içadas para bordo, logo ficou claro que tinham passado por sofrimentos terríveis. Definhadas, imundas, gangrenadas pelo frio, elas traziam nos olhos uma expressão de assombro. Os lábios e os dentes delas ainda estavam engordurados de um desjejum de intestinos de foca que tinham acabado de comer.

— Há quanto tempo estão no gelo? — perguntou o capitão Bartlett.

O mais velho do grupo, um americano chamado George Tyson, deu um passo à frente:

— Desde 15 de outubro.

Bartlett tentou entender o que Tyson dizia. Quinze de outubro fora 196 dias antes. Aquela gente, fosse quem fosse, ficara presa à placa de gelo por quase sete meses. A precária banquisa tinha sido, nas palavras de Tyson, “uma jangada mandada por Deus”.²

O comandante fez mais perguntas a Tyson e descobriu, para seu espanto, que aqueles pobres náufragos tinham estado a bordo do Polaris, um navio famoso no mundo inteiro (era o “vapor americano!” a que o inuíte se referira aos berros). O Polaris, um rebocador a vapor sem qualquer encanto especial que fora robustecido para operar no gelo, era o veículo de uma expedição polar americana, financiada em parte pelo Congresso com o apoio da Marinha dos Estados Unidos, que partira de New London, Connecticut, dois anos antes e, depois de algumas escalas no trajeto para a Groenlândia, desaparecera.



DEPOIS DE AVANÇAR um pouco além do paralelo 82 N, latitude náutica recorde na época, o Polaris ficara preso no gelo ao norte da costa oeste da Groenlândia. Então, em novembro de 1871, o comandante da expedição, um visionário melancólico e excêntrico de Cincinnati chamado Charles Francis Hall, morreu em circunstâncias misteriosas depois de beber uma xícara de café supostamente envenenada. Após a morte de Hall, a expedição, na falta de líder, desandou por completo.

Na noite de 15 de outubro de 1872, um grande bloco de gelo onde Tyson e outros dezoito membros da expedição estavam temporariamente acampados de repente se soltou, afastando-se

do barco, e pôs-se a flutuar rumo à baía de Baffin. O grupo de naufragos, que incluía famílias inuítes e um recém-nascido, não conseguiu retornar ao Polaris e resignou-se a permanecer na placa de gelo. Impotentes, eles flutuaram para o sul ao longo do inverno e da primavera, dormindo em iglus e se alimentando de focas, narvais, aves marinhas e, de vez em quando, algum urso polar. Sem combustível para cozinhar, se alimentaram apenas de carne crua, órgãos e sangue enquanto estiveram à deriva, e isso quando tinham sorte.

Tyson disse que eles tinham sido “joguetes do destino”.³ Amontoados de forma miserável na placa que não parava de encolher, foram lançados de um lado para o outro “como petecas”⁴ por mares revoltos, choques de icebergs e fortes ventanias. Por incrível que pareça, ninguém do grupo morreu. Ao todo, tinham flutuado à deriva cerca de três mil quilômetros.

Estarrecido com a história de Tyson, o comandante Bartlett recebeu os infelizes em seu navio, deu-lhes uma refeição quente de bacalhau, batatas e café, e, no devido tempo, deixou-os em St. John’s, Terra Nova, onde foram recolhidos por um navio da Marinha dos Estados Unidos e levados diretamente para Washington. Um rápido interrogatório com Tyson e os outros sobreviventes esclareceu, entre outras coisas, que o Polaris, apesar de danificado, ainda devia estar inteiro, e que o restante da expedição — catorze pessoas — talvez tivesse sobrevivido, preso no navio, que fazia água em algum ponto remoto do gelo da Groenlândia. Ao cruzar as informações dadas pelos sobreviventes, as autoridades navais descobriram que o Polaris sofrera uma crise de liderança quase desde o início, que a tripulação cogitara um motim e que Charles Hall talvez tivesse mesmo sido envenenado. (Quase um século depois, médicos-legistas exumaram o cadáver e detectaram quantidades tóxicas de arsênico em diversas amostras de tecido.) Tyson, apesar de não querer citar nomes, protestou com veemência. “Aqueles que

frustraram e estragaram essa expedição”, rugiu, “não podem escapar do seu Deus!”⁵

O povo americano, perplexo com esse lastimável relato de uma expedição nacional que dera espetacularmente errado, clamava para que um grupo de resgate voltasse ao Ártico à procura de sobreviventes. Então, com a aprovação do presidente Ulysses S. Grant, a Marinha logo despachou à Groenlândia um navio, o USS Juniata, a fim de iniciar uma busca pelo claudicante Polaris.

O Juniata, sob o comando de Daniel L. Braine, era uma chalupa canhoneira cheia de cicatrizes por suas atividades em batalhas no bloqueio do Atlântico durante a Guerra Civil. Jornais de todo o país comemoraram sua partida de Nova York em 23 de junho. A missão do navio à Groenlândia tinha muitos componentes: uma emocionante história de resgate de importância nacional e também um mistério de detetive, com uma pitada de intriga e um possível assassinato. Um correspondente do *The New York Herald* embarcou no Juniata em St. John's, Terra Nova, para fazer a cobertura da busca. Em grande parte, foi graças à presença do *Herald* que a caça ao Polaris se tornou a sensação do fim do verão de 1873.

O IMEDIATO DO Juniata era um jovem tenente da cidade de Nova York chamado George De Long. Com 28 anos e penetrantes olhos azuis emoldurados por um pincenê, De Long era um homem com pressa de deixar sua marca no mundo. Era grande, tinha ombros largos e pesava quase noventa quilos. Formado pela Academia Naval dos Estados Unidos, ruivo e de pele alva, seu bigodão desgrenhado se espalhava prodigiosamente sobre as linhas do canto da boca. Sempre que tinha oportunidade de se sentar, era quase certo que estaria fumando seu cachimbo de

espuma-do-mar, o rosto enfiado num livro. A cordialidade de seu sorriso e a maciez de seu rosto gordo eram contrabalançadas por certa truculência na mandíbula, característica que costumava chamar a atenção de observadores. De Long era um homem determinado, direto, eficiente e meticuloso que ardia de ambição. Uma de suas expressões favoritas, espécie de mote, era “Faça já”.⁶

Ele havia navegado por quase todo o mundo — Europa, Caribe, América do Sul e ao longo de toda a costa leste dos Estados Unidos —, mas nunca estivera no Ártico e não sentia nenhum anseio especial pela viagem. Estava muito mais acostumado aos trópicos. Nunca prestara muita atenção à conquista do Polo Norte, que tanto consumia exploradores como Hall, e que parecia emocionar o público. Para De Long, a viagem do Juniata à Groenlândia era apenas mais uma missão.

Ele não parecia dar muita importância a St. John’s, onde o navio parou para se abastecer, e onde construtores navais revestiram sua proa com ferro para os encontros vindouros com o gelo. Quando o Juniata chegou ao lugarejo quase congelado de Sukkertoppen, na costa sudoeste da Groenlândia, De Long escreveu para a esposa: “Em toda minha vida, nunca vi um lugar tão lúgubre e desolado, e espero jamais viver como náufrago em um local tão absolutamente esquecido por Deus (...)”⁷ A ‘cidade’, tal como é, consiste de duas casas e uma dezena de cabanas feitas de barro e madeira. Entrei numa delas e desde então não parei mais de me coçar.”⁸

De Long era loucamente apaixonado pela esposa, Emma, uma jovem franco-americana nascida em Le Havre. Detestava ficar longe dela. Eles estavam casados havia mais de dois anos, mas se viam muito pouco, pois as obrigações de De Long na Marinha quase sempre o mantinham no mar. Sylvie, a filhinha do casal, era quase uma desconhecida para ele. A família tinha um pequeno apartamento na rua 22, em Manhattan, mas ele nunca estava em casa. Emma dizia que o marido era um homem

“fadado a estar sempre separado das pessoas que amava”.⁹ Não havia quase nada que ele pudesse fazer para encurtar suas prolongadas ausências — assim é a vida de um oficial naval de carreira.

Só que às vezes De Long sonhava em tirar uma licença e viver outro tipo de existência com Emma e Sylvie, em algum lugar no oeste americano ou no campo, no sul da França. Da Groenlândia, escreveu para Emma a respeito desses devaneios: “Não consigo deixar de imaginar quanto seríamos mais felizes se vivêssemos juntos. Quando estamos separados, faço tantos planos (...) Como seria bom ir para um lugar sossegado da Europa e passar um ano sozinhos, onde o Departamento da Marinha não me importunasse com suas ordens ou nenhum problema nos incomodasse. Acho, minha querida, que quando terminar esta viagem talvez eu consiga tirar um ano de licença, para passarmos juntos num lugar que não seja caro e onde tenhamos nossa própria casinha. Acha que podemos?”¹⁰

O desdém do imediato pela paisagem polar logo desapareceu. Quando o Juniata atravessou o Círculo Polar Ártico e seguiu pela costa recortada da maior ilha do mundo, algo começou a se apossar de De Long. Ele ficou cada vez mais intrigado com o Ártico, com sua solitária grandiosidade, com suas miragens e seus estranhos efeitos de luz, seus parasselênios e halos vermelho-sangue, suas densas atmosferas de nevoeiro que alteravam e ampliavam os sons, dando a impressão de que se estava sob uma cúpula. Tinha a sensação de respirar um ar rarefeito. Ficou intrigado com o fenômeno do “resplendor de gelo”, o brilho espectral no céu encoberto que indicava a presença de um grande bloco de gelo adiante. O cenário ficava cada vez mais impressionante: fiordes entalhados pelo gelo, altíssimos icebergs recém-desprendidos das geleiras, o som bem-definido das ondas frias batendo nos blocos, focas-aneladas espiando pelas fendas do gelo, baleias-da-groenlândia esguichando nos profundos canais cinzentos. Era a natureza

selvagem no estado mais puro que De Long já vira, e ele começou a se apaixonar por ela.

NO FIM DE julho, quando o Juniata chegou à ilha Disko, cenário de muitas ventanias com borbulhantes fontes de água termal e lendas sobre vikings, na remota costa da Groenlândia, De Long tinha praticamente terminado o seu batismo de gelo. Vestido de peles da cabeça aos pés e calçado com botas de pele de foca, ele estava se sentindo à vontade no novo ambiente. Escreveu: “Embarcamos doze cães de trenó, e você precisava nos ver agora. O navio está negro de poeira e carvão, com os cães amontoados perto do carvão, ovelhas amarradas na frente e pedaços de carne de gado pendurados à direita e à esquerda, com um ou outro peixe intercalado. Estamos mesmo prontos para ir a qualquer lugar.”

Enquanto continuava a viagem para o norte, De Long foi se interessando pelo que acontecera com Charles Francis Hall e sua expedição. Onde tinham falhado? Que decisões levaram ao desastre? Onde estaria o Polaris naquele momento? Será que havia sobreviventes? Como oficial da Marinha, as questões de hierarquia, disciplina e motivação o intrigavam — como se organizava uma operação, e como essa estrutura podia dar errado. De Long se sentia cada vez mais atraído por um mistério infinitamente mais interessante do que os monótonos deveres de seu cotidiano no mar.

Em 31 de julho, o Juniata chegou a Upernavik, uma minúscula aldeia entupida de gelo aproximadamente 640 quilômetros acima do Círculo Polar Ártico, e aqui o enredo desta história de detetive polar começa a ficar mais denso. De Long e o capitão Braine desembarcaram para um encontro com um oficial dinamarquês chamado Krarup Smith, o Real Inspetor do Norte da Groenlândia.

O inspetor Smith tinha algumas coisas interessantes a dizer sobre Charles Hall, que passara por ali com a expedição completa havia dois anos, antes de desaparecer no Alto Ártico. Smith não sabia onde estava o *Polaris* ou se existiam sobreviventes, mas deu um detalhe intrigante: Hall tivera uma premonição da própria morte.

Quando chegou a Upernavik, ele deu a entender que havia uma dissensão entre os subalternos e que alguns homens tramavam tirá-lo do comando. Achava que jamais voltaria para casa, que morreria no Ártico. Tinha tanta certeza disso que, por segurança, entregou um maço de documentos valiosos e outros artefatos ao inspetor Smith, para que os guardasse.

O repórter do *Herald*, Martin Maher, observou que Smith “narrou, com considerável minúcia, os detalhes de uma disputa” na qual certos membros da expedição “se esforçavam para incitar a tripulação do navio contra Hall”.¹¹

Pelo relato de Smith, a expedição de Hall estava condenada antes mesmo de se aventurar pelo gelo. “Os oficiais e marujos do *Polaris* estavam totalmente desmoralizados”, informou Maher, e “é evidente que o capitão Hall teve uma espécie de receio ou premonição de morte”.¹²

UPERNAVIK ERA O ponto mais setentrional ao qual o capitão Braine se sentia seguro para levar o *Juniata*. Apesar do revestimento de ferro, o navio não era projetado ou equipado para suportar quantidades significativas de gelo. No entanto, havia a bordo uma embarcação menor, apelidada de *Little Juniata*, mais ágil, capaz de navegar em meio à confusão de icebergs e banquisas. Aparelhada como uma balandra, a lancha de vinte e oito pés dispunha de um motor a vapor pequeno que girava uma hélice de três pás. Braine queria que alguns de seus homens

embarcassem no Little Juniata e continuassem a busca por mais 640 quilômetros ao longo da costa repleta de fiordes até um lugar chamado Cabo York.

Essa expedição secundária, que pelos cálculos de Braine tomaria várias semanas, era, na melhor das hipóteses, um empreendimento duvidoso. O Little Juniata parecia uma embarcação terrivelmente vulnerável, pouco melhor que um barco aberto. Aqueles mesmos campos de gelo tinham esmagado frotas inteiras de baleeiros. Braine sabia que não poderia obrigar ninguém a participar dessa tarefa arriscada; tinha de recorrer a voluntários.

De Long foi o primeiro a levantar a mão, e logo ficou decidido que seria o comandante da pequena embarcação. O imediato de De Long seria o tranquilo e confiável Charles Winans Chipp, natural do norte do estado de Nova York e seu colega na Academia Naval. Outros sete homens resolveram correr o risco na companhia de De Long, incluindo um intérprete esquimó, um piloto com prática no gelo, e Martin Maher, do *Herald*. Braine se despediu deles, anotando nas instruções que entregou a De Long: “Aguardo com grande interesse que vocês retornem para este navio depois de cumprirem a perigosa missão para a qual se voluntariaram.”¹³

Eles se separaram do Juniata em 2 de agosto, levando provisões para sessenta dias e rebocando um bote com cerca de 540 quilos de carvão. O pequeno motor a vapor partiu com estrépito, enquanto De Long navegava com cuidado através de uma série de ilhas cobertas por nevoeiros e milhares de pequenos icebergs chamados *growlers*. Pararam em alguns povoados inuítes remotos — Kingitok, Tessi-Ussak — antes de rumarem para um grande vazio, esquivando-se de imensos icebergs que faziam o barco parecer minúsculo.

Maher disse nunca ter “visto uma cena tão gloriosa (...) Diante dos imensos campos de gelo, cintilando aos raios do sol, e dos milhares de gigantescos icebergs e escarpados que flutuam

sinistramente para a baía de Baffin, espantamo-nos com a terrível majestade dos elementos e nos perguntávamos como seria possível evitar sermos reduzidos a átomos”.¹⁴

O Little Juniata acabou paralisado nos campos de ininterruptos blocos de gelo, e De Long foi obrigado a abalroar o gelo várias vezes para se libertar, lascando as tábuas de madeira que reforçavam o casco. Estavam envoltos em um nevoeiro denso e gélido, e todo o cordame ganhou uma crosta congelada. “Absolutamente encurralados, estamos agora numa posição muito perigosa, ameaçados de súbita destruição”, escreveu Maher. “Com o tempo forçamos passagem para oeste, e depois de uma terrível luta de doze horas encontramos mar aberto de novo.”¹⁵

De Long não poderia estar mais feliz. Ele e o tenente Chipp desfrutavam a viagem — sempre à altura dos desafios. “Nosso barco é uma beleza, faz tudo e só falta mesmo falar”, escreveu ele numa carta que mais tarde seria enviada a Emma. “Não fique assustada se não tiver informações minhas por algum tempo. Se, por acaso, ficarmos presos aqui durante todo o inverno, você só terá notícias na primavera. Mas mantenha o ânimo. Espero estar de volta ao navio dentro de quinze dias.”¹⁶

Sessenta e cinco quilômetros ao sul de Cabo York, De Long ancorou num grande iceberg a fim de tirar pedaços de gelo para abastecer de água doce o Little Juniata. De repente, uma grande fratura se abriu num braço pendente do iceberg. Percebendo o perigo, De Long se afastou, escapando por pouco de ser atingido por um imenso bloco de gelo que desabou com estrondo no mar. Com a queda, o iceberg balançou e virou de cabeça para baixo. Se De Long estivesse mais perto, teria sido o fim do Little Juniata.

Até então, De Long não tinha encontrado nenhum sinal do Polaris nem indícios de qualquer sobrevivente; talvez fosse quixotesco pensar que pudessem achá-lo, levando em conta a vastidão daquele ermo enevoadado. Mas a cada centímetro que

avançava para latitudes mais altas, aproximando-se do paralelo 75 N, o capitão interino se sentia atraído por um mistério ainda maior. A complexidade do Alto Ártico abria-se diante dele como um enigma. Nunca se sentira tão vivo, tão imerso no presente. Descobriu que estava se tornando o que os cientistas do Ártico gostavam de chamar de “pagófilo”, uma criatura que se sente mais feliz no gelo.

EM 8 DE agosto, um denso nevoeiro envolveu o Little Juniata. O mar ficou revoltado, e dentro de poucas horas a embarcação estava no meio de uma tempestade, balançando nos vagalhões repletos de pedaços de gelo. “A cada mergulho tenebroso que dávamos”, escreveria De Long posteriormente, “ondas invadiam o barco e chuvas de respingos eram lançadas para dentro, inundando tudo. Por mais que tirássemos água, não fazia muita diferença”.¹⁷

A tempestade tinha transformado os campos de gelo numa perigosa turvação, além de ter arrancado novos blocos dos icebergs circundantes e atirado-os no mar agitado. O Little Juniata corria risco constante de ser feito em pedacinhos. “Quando me lembro daquilo, estremeço”, escreveria De Long, “e só posso dizer que foi um milagre da Providência Divina termos nos salvado.”¹⁸ Maher reportou ao *Herald*: “As ondas, que açoitavam com fúria, explodiam de encontro àquelas montanhas de gelo, fragmentando massas sólidas de aspecto pesado, que caíam no mar com um barulho ensurdecido. A destruição do barco e de tudo a bordo parecia iminente. Estávamos presos àquele lugar terrível, com os apavorantes precipícios de gelo disparando seus mísseis mortíferos.”¹⁹

O vendaval rugiu por 36 horas. De alguma forma, o Little Juniata resistiu, e, quando a tempestade amainou, De Long resolveu retomar sua arrancada para Cabo York, apesar dos

campos de gelo ameaçadores que se abriam à frente. “Eu não estava disposto a desistir sem lutar”, escreveu. Mas o estoque de carvão estava perigosamente baixo, e seus homens sentiam-se miseráveis — mortos de frio, famintos, encharcados até os ossos. Ele não conseguiu acender a caldeira, pois os cavacos e a mecha estavam molhados. Um dos tripulantes, depois de manter um fósforo contra o corpo por horas, por fim conseguiu acender uma vela, e logo o crepitante motor foi convencido a ressuscitar.

De Long forçou a passagem pelo gelo um dia inteiro, mas se deu conta de que continuar a jornada seria mais do que imprudente. Tinha de levar em conta “até que ponto as vidas em nosso pequeno grupo podiam ser postas em perigo”, como escreveu, observando que arcava com uma responsabilidade “que não desejo ter outra vez”.²⁰ De Long conferenciou com o tenente Chipp, que ele aprendera a admirar pela calma capacidade de discernimento. Em 10 de agosto, o tenente George De Long fez algo incomum: desistiu. “Insistir em procurar a tripulação do Polaris ficou fora de cogitação”,²¹ disse. Tinham se aventurado por mais de 160 quilômetros, atravessando o paralelo 75 N. Mas aí, a menos de trinta quilômetros do Cabo York, o Little Juniata deu meia-volta.

(De Long não sabia que os demais sobreviventes do Polaris — catorze no total — tinham sido recolhidos em junho por um baleeiro escocês. Acabariam sendo levados para Dundee, Escócia, e só voltariam para casa, nos Estados Unidos, no outono.)

O Little Juniata seguiu na direção sul por intermitentes campos de gelo. Quando acabou o carvão do motor a vapor, De Long foi obrigado a improvisar queimando pedaços de carne de porco na fornalha.

Depois de uma viagem de ida e volta de quase 1.500 quilômetros, o Little Juniata juntou-se novamente ao navio-mãe em meados de agosto. O capitão Braine quase tinha desistido de

esperar a pequena lancha a vapor, mas De Long foi recebido a bordo do Juniata como um herói perdido. “O navio ficou eufórico”, escreveu De Long, “os homens subiam no cordame para nos aplaudir. Quando embarquei, quase invisível de tão enterrado em peles, e eles fizeram um rebuliço danado por minha causa, como se eu tivesse voltado de entre os mortos, e, quando o capitão apertou minha mão, ele tremia da cabeça aos pés.”²²

O JUNIATA VOLTOU para St. John's, depois seguiu para Nova York, onde chegou com muita fanfarra em meados de setembro. Nas docas, De Long evitou os repórteres, esgueirando-se sem alarde para encontrar a mulher e a filhinha.

Quando o reencontrou, no entanto, Emma logo percebeu uma mudança. George completara 29 anos na Groenlândia, mas não era isso. Algo muito fundamental havia se transformado nele, alguma coisa nova no olhar, no comportamento. Era como se tivesse contraído uma febre. Já falava em voltar para o Ártico. Mergulhou na leitura de livros sobre o assunto e no estudo de mapas da região. Inscreveu-se para a próxima expedição da Marinha que seguiria para o Alto Norte.

“A aventura o afetara profundamente, e não o deixava sossegar”, escreveu Emma. Ela começou a suspeitar de que sua temporada no interior da França, com que ele sonhara na Groenlândia, não se concretizaria. “O vírus polar tinha se instalado no sangue de George.”²³

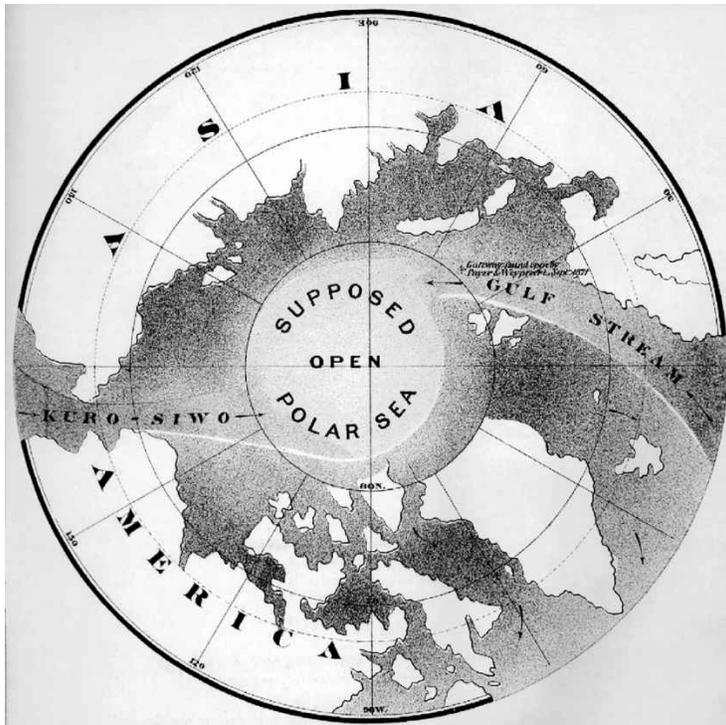
A questão principal, que animara Charles Hall e outros exploradores antes dele, começara a atrair De Long: como o homem chegaria ao Polo Norte? E uma vez lá, como seria? Haveria rotas pelo mar aberto? Espécies desconhecidas de peixes e outros animais? Monstros que viviam no gelo? Civilizações perdidas? Haveria sorvedouros, como muita gente

acreditava, que levavam às entranhas da terra? Ainda haveria mamutes peludos e outras criaturas pré-históricas percorrendo as imensidões do Ártico? Que outras maravilhas naturais poderiam ser descobertas no trajeto? Ou será que o Polo era algo totalmente diferente — uma terra verdejante aquecida por vastas correntes oceânicas?

Quanto mais De Long refletia sobre a questão do Polo Norte, disse Emma, “maior se tornava seu desejo de dar a única resposta que satisfaria o mundo. O Ártico o enfeitiçara, e, a partir do momento em que voltou para Nova York, esse grande mistério o fascinara.”²⁴

PARTE UM

Um grande espaço vazio



CIRCUMPOLAR MAP

EXHIBITING THE
 INTER-OCEANIC CIRCULATION, as suggested in his report on the KURO-SIWO in 1855-6,
(See U.S. Japan Expedition, Vol. II, pag. 369 & 370)
 and to illustrate Addresses upon the
 THERMOMETRIC GATEWAYS to the POLE in 1868, and the THERMAL PATHS to the POLE in 1872

BY
SILAS BENT

EXPLANATIONS:
 The Red Coloring indicates Warm Water.
 " Blue " " " " Cold Water.
 " Arrows show the direction of Currents.

1 · UM CHOCANTE CARNAVAL DA MORTE

Perto da meia-noite de 8 de novembro de 1874, um domingo, enquanto a primeira edição do *The New York Herald* do dia seguinte nascia, o edifício iluminado a lâmpadas de gás na esquina da Broadway com a rua Ann se alvoroçava.¹ Os telégrafos batucavam, as prensas gráficas martelavam, a sala de composição retinia com o rearranjo frenético dos tipos móveis de metal, os copidesques clamavam por mudanças de última hora — e do lado de fora, no frio ar de outono, os entregadores encostavam seus cavalos e suas carroças nas docas, aguardando para carregar os fardos amarrados com corda de cânhamo e levá-los a cada recinto da cidade adormecida.

Seguindo sua rotina, o editor da noite mandava o rascunho da nova edição para o editor-chefe do jornal aprovar. Era uma imensa tarefa: o proprietário do *The New York Herald* podia ser um gerente detalhista e tirânico, que brandia seu lápis azul como um facão e geralmente escrevia comentários quase ilegíveis que transbordavam pelas margens e saíam da página. Depois do costumeiro jantar regado a vinho no Delmonico's, ele voltava ao escritório para tomar baldes de café e atormentar os funcionários até que o jornal fosse posto para imprimir. Os editores tinham medo de suas broncas e esperavam que ele exigisse, lá pelas tantas, que rasgassem tudo o que tinham feito para começar de novo.

JAMES GORDON BENNETT Jr. era um homem alto, magro e de aparência régia, de 32 anos, com bigode aparado e mãos afiladas. Os olhos azul-acinzentados pareciam frios e autoritários, mas neles brilhavam lampejos de travessura. Usava ternos franceses impecáveis e sapatos sociais de couro italiano maleável. Para viabilizar suas longas e erráticas horas de trabalho, mantinha uma cama em seu escritório na cobertura, onde gostava de tirar uma soneca de manhã cedo.

Pelos cálculos da maioria, Bennett era o terceiro homem mais rico de Nova York, com uma renda anual que só perdia para as de William B. Astor e de Cornelius Vanderbilt. Bennett não era apenas o editor-chefe, mas também o chefe de redação e único proprietário do *Herald*, provavelmente o maior e mais influente jornal do mundo. Recebera-o de herança do pai, James Gordon Bennett Sr. O *Herald* tinha a fama de ser tão interessante quanto informativo, impregnado do senso de humor sagaz do dono. No entanto, as páginas também eram repletas de informação; Bennett gastava mais do que todos os outros jornais para obter as últimas notícias por telégrafo ou pelo cabo submarino transatlântico. Nas reportagens mais longas, fazia o que fosse preciso para contar com o talento dos nomes mais destacados da literatura nos Estados Unidos — escritores como Mark Twain, Stephen Crane e Walt Whitman.

Além disso, Bennett era um dos solteiros mais extravagantes de Nova York, conhecido por seus casos com estrelas dos espetáculos burlescos e por suas bebedeiras em Newport. Era membro do Union Club e ávido entusiasta de esportes. Oito anos antes, vencera a primeira corrida transatlântica de iates. Desempenharia um papel importante na introdução do jogo de polo nos Estados Unidos, assim como do ciclismo de competição e dos campeonatos de balonismo. Em 1871, então com 29 anos,

Bennett tornara-se o mais jovem comodoro da história do New York Yacht Club — posto que ainda era seu.

O Comodoro, como todos o chamavam, era conhecido por correr tanto com cavalos rápidos quanto em barcos elegantes: tarde da noite, por vezes estimulado pelo conhaque, ele assumia as rédeas de sua carruagem puxada por duas parelhas e voava de olhos esbugalhados pelas estradas de Manhattan. Espectadores alertas ficavam ao mesmo tempo intrigados e chocados com essas brincadeiras noturnas, pois Bennett quase sempre corria nu.



A CONTRIBUIÇÃO MAIS inovadora de Gordon Bennett para o jornalismo moderno pode ser encontrada em sua noção de que um jornal não deve apenas relatar histórias; também deve *criá-las*. Segundo ele, os editores não deveriam só cobrir as notícias, mas orquestrar dramas públicos em grande escala, que provocassem emoções e fizessem as pessoas comentar o assunto. Como um historiador do jornalismo americano diria posteriormente, Bennett tinha a “capacidade de capturar situações adormecidas e dar-lhes vida”.² Foi ele quem, em 1870, mandou Henry Stanley para a remota África com o objetivo de procurar o missionário-explorador David Livingstone. Pouco importava que Livingstone não *precisasse* ser procurado. Os envios de Stanley para o *Herald* em 1872 causaram comoção internacional — algo que Bennett nunca mais deixou de tentar recriar.

Os críticos zombavam dizendo que essas reportagens exclusivas não passavam de “exibicionismo”, e talvez fossem. Mas Bennett tinha a convicção de que um repórter de primeira linha, se deixado solto no mundo para ir atrás de algum mistério humano ou desvendar um quebra-cabeça geográfico, com

certeza voltaria trazendo histórias interessantes, que tanto venderiam jornais quanto espalhariam conhecimento. Ele estava disposto a gastar prodigamente para inserir esse tipo de reportagem de maneira rotineira em seu jornal, que podia ter uma variedade de atributos, mas quase nunca era entediante.

No começo daquela manhã de novembro, o editor da noite do *Herald* devia estar muito apreensivo quando mandou o esboço ainda quente da primeira edição para o patrão temperamental. O jornal trazia uma reportagem de grande importância que, se preparada adequadamente, decerto provocaria o tipo de rebuliço de que Gordon Bennett tanto gostava. Era uma das mais incríveis e trágicas reportagens exclusivas já publicadas nas páginas do *Herald*. Tinha como título “Um chocante carnaval da morte”.

O Comodoro esquadrinhou o jornal e começou a absorver os detalhes horripilantes: no fim da tarde daquele domingo, perto da hora do fechamento do zoológico do Central Park, um rinoceronte conseguira escapar da jaula. Em seguida percorrera furiosamente a área, matando um dos cuidadores — perfurando-o com o chifre a ponto de deixá-lo irreconhecível. Outros zeladores do zoológico, que estavam alimentando os bichos, correram para o lugar e, por algum motivo, no meio da confusão, uma sucessão de animais carnívoros — incluindo um urso-polar, uma pantera, uma leoa africana, várias hienas e um tigre-de-bengala — escaparam das jaulas. O que aconteceu em seguida era difícil de ler. Os animais, alguns dos quais tinham começado atacando uns aos outros, voltaram-se contra os pedestres que passeavam pelo Central Park. Pessoas tinham sido pisoteadas, mutiladas, desmembradas — e até pior.

Os repórteres do *Herald* tinham coletado com diligência todos os pormenores. A pantera vista agachada sobre o corpo de um homem, “roendo-lhe horrivelmente a cabeça”.³ A leoa, depois de “fartar-se do sangue”⁴ de várias vítimas, morta a tiros por um grupo de imigrantes suecos. O rinoceronte, que depois de matar

uma costureirinha chamada Annie Thomas e sair correndo rumo ao norte, caiu e morreu nas entranhas de uma profunda escavação de esgoto. O urso que mutilou e matou dois homens antes de seguir para o reservatório superior do Central Park. Os médicos do hospital Bellevue, que “tiveram muito trabalho para curar terríveis ferimentos”, concluindo que era “necessário fazer numerosas amputações (...) Consta que uma menina morreu em cirurgia”.⁵

Até o fechamento da edição, muitos dos animais fugidos ainda estavam à solta, o que levou o prefeito William Havemeyer a divulgar um comunicado recomendando um rígido toque de recolher até que “o perigo” passasse. “Os hospitais estão lotados de feridos”, informou o *Herald*. “O parque, de ponta a ponta, está danificado, e em suas florestas artificiais os animais selvagens espreitam, prontos para atacar a qualquer momento pedestres desavisados.”⁶

Bennett não sacou o lápis azul. Dessa vez, não tinha nenhuma alteração a sugerir. Consta que ele se recostou nas almofadas e “gemeu”⁷ diante dessa notável reportagem.

A MATÉRIA DO *Herald* fora redigida num tom uniforme. Os autores a temperaram com detalhes íntimos e publicaram uma lista das vítimas, com nomes de nova-iorquinos de verdade, em alguns casos gente de destaque. Mas a história inteira era uma pegadinha. Com o entusiástico estímulo de Bennett, os editores tinham preparado uma história para demonstrar que a cidade não dispunha de um plano de evacuação para o caso de uma emergência em grande escala — e também para ressaltar a fragilidade e o mau estado de conservação de muitas jaulas do zoológico do Central Park. As instalações antiquadas, como observariam mais tarde os editores, estavam muito aquém do

moderníssimo zoológico do Jardin des Plantes, em Paris. Era hora de a cidade de Nova York alçar ao nível das grandes metrópoles do mundo, e de os Estados Unidos, cujo centenário estava a apenas um ano e meio de acontecer, ter pelo menos um parque de primeira categoria para exibir as criaturas mais selvagens do planeta.

Para que ninguém acusasse o *Herald* de ter enganado os leitores, os editores tomaram suas precauções. Quem lesse “Um chocante carnaval da morte” até o fim encontraria (escondida discretamente na última página) a seguinte retratação: “É claro que toda a reportagem acima é pura invenção. Nenhuma palavra é verdadeira.”⁸ Apesar disso, afirmava o jornal, os fundadores da cidade não tinham pensado no que poderia acontecer em caso de uma emergência real. “Como Nova York está preparada para um desastre como esse?”, perguntava o *Herald*. “A partir de causas tão insignificantes, produziram-se as maiores calamidades da história.”⁹

Bennett tinha experiência suficiente para saber que pouquíssimos nova-iorquinos se dariam ao trabalho de ler a matéria até o fim, e tinha razão: naquela manhã, quando a costumeira fumaça de carvão antracito começava a se erguer sobre a cidade agitada, as pessoas pegaram seus jornais matutinos — e mergulharam no caos e na confusão. Cidadãos alarmados correram para os embarcadouros da cidade na esperança de escapar em pequenos barcos. Milhares, atendendo ao “comunicado” do prefeito, passaram o dia dentro de casa, esperando a notícia de que a crise tinha acabado. Ainda houve outros que carregaram seus rifles e marcharam para o parque a fim de caçar animais descontrolados.

Logo devia ter ficado claro, até mesmo para o leitor mais ingênuo, que a reportagem era uma pegadinha. Mas aquela era uma época mais crédula, anterior ao rádio, ao telefone e ao trânsito rápido, na qual os moradores da cidade obtinham quase

todas as informações através dos jornais, e quase sempre tinham dificuldade para separar o que era boato do que era verdade.

Edições posteriores levaram a história ainda mais longe. Numa delas, o *Herald* informava que o próprio governador de Nova York, um herói da Guerra Civil chamado John Adams Dix, tinha se aventurado pelas ruas e matara a tiros um tigre-de-bengala como troféu pessoal. Divulgou-se uma lista bastante ampliada dos animais que tinham fugido do zoo, incluindo uma anta, uma anaconda, um canguru pequeno, uma gazela, dois macacos-prego, um porco-espinho de pelo branco e quatro ovelhas sírias. Um urso-pardo entrara na igreja de Saint Thomas, na Quinta Avenida, e, no corredor central, “saltou nos ombros de uma senhora de idade, enfiando-lhe as presas no pescoço”.

Os editores de jornais concorrentes ficaram totalmente abismados. Não era a primeira vez que o *Herald* dava um furo, mas por que seus repórteres tinham sido incapazes de garimpar qualquer indício desse acontecimento de importância tão óbvia? O editor de Cidade do *The New York Times* invadiu o quartel da polícia na rua Mulberry para repreender o departamento por ter passado a história para o concorrente, ignorando seu prestigioso jornal. Até mesmo funcionários do próprio *Herald* caíram na história. Um dos mais célebres correspondentes de guerra de Bennett, que pelo visto não fora informado de nada, apareceu na redação armado com dois grandes revólveres, pronto para percorrer as ruas.

Como era de esperar, os opositores de Bennett criticaram severamente o *Herald* por sua conduta irresponsável — e pelo pânico generalizado, que poderia ter resultado em mortes. Um editorial do *Times* observou: “Nenhuma reportagem preparada com tanto cuidado deveria sair sem o consentimento do proprietário ou do editor — supondo que esse estranho jornal *tenha* um editor, o que parece muito difícil de acreditar.”¹⁰

Essas expressões de virtuosa indignação não receberam atenção. A Fraude dos Animais Selvagens, como passou a ser

carinhosamente apelidada, só aumentou o número de leitores do *Herald*. Parecia consolidar a noção de que Bennett sabia medir com o dedo o pulso da cidade — e de que seu jornal tinha senso de humor. “Em vez de prejudicar, o incidente ajudou o jornal”, afirmaria mais tarde um historiador do jornalismo nova-iorquino. “Deu à cidade um assunto para comentar, e a sacudiu como jamais havia acontecido. O público parecia ter gostado da piada.”¹¹

Bennett ficou imensamente satisfeito com a repercussão — que até hoje está entre as maiores armações jornalísticas de todos os tempos. A reportagem conseguiu até mesmo realizar o seu suposto objetivo: as jaulas do zoológico foram, de fato, consertadas.

É claro que não foi nem de longe tão sensacional quanto o sucesso do encontro de Stanley com Livingstone. Bennett teria que continuar em busca de uma forma de reprisar aquela saga lucrativa. Seus repórteres estavam em campo, em todos os cantos do planeta, à caça de uma nova história que fosse sucesso de público. Havia correspondentes na Austrália, na África, na China. Eles cobriam a devassidão de membros da realeza decadente europeia, as diabruras de Wall Street e os duelos de pistola no Velho Oeste. Perambulavam também pelo Sul da Reconstrução, informando sobre todas as suas pitorescas fraudes.

Mas a direção que mais interessava Gordon Bennett era o norte. Ele sentia que os grandes mistérios estavam naquele quadrante, sob o sol da meia-noite. Os homens cobertos de peles que se aventuravam pelo Ártico tinham se transformado em ídolos nacionais — os aviadores, os astronautas, os cavaleiros andantes da época. As pessoas nunca se fartavam deles. Bennett acreditava que pertenciam a uma raça especial de aventureiros-cientistas, em uma busca informativa por um romance sombrio e um cavalheirismo desesperado. Ele corria riscos imprudentes em sua própria vida esportiva esperando que

seus repórteres fizessem o mesmo no desempenho de suas tarefas. Nessa idade heroica de exploração, ele estava absolutamente convencido de que seus melhores correspondentes deveriam seguir para as zonas geladas atrás daqueles valentes e obsessivos personagens, que naquele momento perseguiram o graal definitivo.

2 · A ÚLTIMA FRONTEIRA

O Polo Norte. O topo do mundo. O ápice, o apogeu, o auge. Não só uma região magnética, mas também uma ideia magnética. Assomava como obsessão pública e enigma planetário — tão sedutor e desconhecido quanto a superfície de Vênus ou Marte. O Polo Norte era tanto um lugar físico quanto uma abstração dos geógrafos, uma localização definida onde as linhas curvas do mapa se encontravam. Um ponto do globo no qual, quando se está sobre ele, qualquer direção que se toma é, por definição, *sul*. Um local de escuridão perpétua durante metade do ano e de luz solar perpétua durante a outra metade. Um lugar onde, em certo sentido, a cronologia parava, pois no Polo todos os fusos horários convergiam.

Era isso que os especialistas compreendiam, ou pelos menos supunham compreender. Mas quase tudo mais a respeito do Polo — se era gelo, terra ou mar, se a temperatura era amena ou fria, se era úmido ou árido, se era ermo ou habitado, se havia grandes montanhas ou túneis labirínticos que iam dar no centro da terra, ou se as leis da gravidade ou o geomagnetismo ali se aplicavam — ainda era um fantástico enigma.

Esse enigma quase enlouqueceu Charles Hall de fascínio. Antes de se aventurar na expedição do Polaris, ele tinha escrito: “Há uma grande e triste mácula na era atual, que é o vazio em nossos mapas e globos artificiais, mais ou menos a partir do Paralelo 80 N até o Polo Norte. Eu, por exemplo, fico envergonhado quando penso que há milhares de anos Deus deu este belo mundo — *cada parte dele* — para o homem dominar, e

apesar disso aquela parte que deve ser a mais interessante e gloriosa permanece desconhecida por nós como se não tivesse sido criada.”¹

O “problema polar”, como às vezes a imprensa o chamava, tinha adquirido uma característica de enervante e corrosiva obsessão. As pessoas *precisavam* saber o que havia Lá em Cima — não só os cientistas e os exploradores, mas o público em geral. O Polo Norte era, segundo disse a *Athenaeum*, uma revista literária de Londres, o “inatingível objetivo dos nossos sonhos”. Um eminente geógrafo alemão chamado Ernst Behm comparou a ignorância da humanidade sobre o que havia nos Polos à curiosidade insaciável do dono de uma casa que não sabe como é o próprio sótão. “Assim como uma família conhece todos os cômodos de sua casa”, escreveu Behm, “o homem, desde os primórdios, sente o desejo de conhecer todas as terras, todos os oceanos, todas as áreas do planeta que lhe foi dado como moradia.”²

Um editorial do *The New York Times* fez eco ao sentimento de Behm. “O homem não ficará satisfeito com um mistério inexplorado, não sossegará com um perpétuo ponto de interrogação na extremidade do eixo da Terra, cuja pergunta não sabe responder.”³

Por volta de 1870, esse era o maior mistério na face da Terra. (A Antártida era, obviamente, tão misteriosa quanto, mas o Polo Sul era visto como um objetivo menos alcançável pelos principais países exploradores, que ficavam todos localizados no hemisfério Norte.) Era difícil compreender a intensidade da comichão que o mundo sentia pelo Ártico. Conjecturas sobre o que havia no Polo Norte impregnavam a cultura popular e a literatura mundial, dos livros de Júlio Verne ao *Frankenstein* de Mary Shelley (em que o cientista protagonista persegue seu monstro através dos campos de gelo até o Polo Norte). Muitas considerações práticas eram apresentadas como justificativas para buscar o Graal Polar — a possibilidade de reivindicar territórios, apossar-se de minerais,

descobrir rotas marítimas, fundar colônias, descrever novas espécies. Havia um enigma geográfico a ser solucionado, havia glória particular a ser conquistada. Mas a procura era principalmente sobre algo ainda mais elementar e atávico: chegar ao lugar mais remoto, à última fronteira, onde nenhum ser humano tinha estado antes.

“Dentro do encantador círculo do Ártico”, afirmou a revista *Atlantic Monthly*, “está o objetivo da ambição geográfica (...) a solução final do problema polar. E pode-se dizer que longos anos de esforços infrutíferos e de terríveis sofrimentos parecem ter servido apenas para aguçar o apetite pela descoberta; quanto mais sabemos sobre o nosso planeta, mais ardente se torna o desejo dos geógrafos de ver a misteriosa extremidade.”⁴ Um artigo de 1871 no periódico *Nature* definia a busca do Polo como o principal enigma científico e geográfico daquela época: “A imensa extensão de terra ou de mar ainda não explorada que circunda a ponta norte do eixo do nosso planeta é o maior e mais importante campo de descobertas que existe para esta geração, ou uma geração futura, examinar.”⁵

Sem dúvida, o nacionalismo também impulsionava essa obsessão. Os americanos, que emergiam lentamente da devastação da Guerra Civil, estavam ansiosos para aparecer no palco internacional. A exploração polar, como alguns sugeriam, poderia ajudar a unificar o país dividido — era um esforço sobre o qual todos, no Norte e no Sul, estariam de acordo. Uma ambiciosa expedição de descoberta daria à república, ainda em fase de recuperação, uma oportunidade de exercitar seu poder de forma quase militar, mas basicamente pacífica.

Foi um oficial da marinha britânica, William Parry, que comandou em 1827 aquela que seria considerada pela maioria como a primeira expedição séria com o objetivo específico de alcançar o Polo Norte. Até então, era o Almirantado britânico que liderava a maioria das expedições polares de ponta. Isso se devia em grande parte ao fervor quase devoto do segundo

secretário do Almirantado, John Barrow, por tudo que tivesse relação com o Ártico, e ao fato de que, depois da derrota de Napoleão, a Marinha Real não teve outras grandes guerras para travar durante quase todo o século XIX. As grandes belonaves da mais poderosa marinha do mundo apodreciam por desuso, e os oficiais eram relegados a meios-soldos, sem quase nada para fazer, mas com grandes ambições ainda ardendo no peito. Os britânicos concentravam seus esforços principalmente em buscar uma rota marítima navegável pelo topo do Canadá e em procurar expedições inglesas anteriores que desapareceram enquanto tentavam encontrar a fugidia Passagem do Noroeste.

Mas nos anos 1870 a atenção se afastava da busca de uma Passagem do Noroeste para a meta de alcançar o próprio Polo Norte, como objeto de exploração pura e abstrata. Não só a Inglaterra, mas a França, a Rússia, a Suécia, a Alemanha, a Itália e o Império Austro-Húngaro tinham preparado ou propunham expedições para chegar primeiro ao Polo. Os Estados Unidos se julgavam um competidor viável nessa grande caçada, e muitos americanos desejavam ardentemente ver a Bandeira Estrelada fincada no topo do mundo.

O desejo dos Estados Unidos de avançar para o norte poderia ser visto, em certo sentido, como uma extensão do Destino Manifesto, o grande esforço de pioneirismo do país em direção ao oeste. Com a conclusão da ferrovia transcontinental em 1869, a fronteira oeste se fechava — ou pelo menos sua conquista entrava em uma fase diferente, que consistia menos na exploração aventureira e mais no confuso trabalho complementar de ocupação e povoamento. Mas os Estados Unidos tinham comprado o Alasca do czar pela soma insignificante de 7,2 milhões de dólares em 1867, e essa gigantesca nova fronteira lá estava, inexplorada e desconhecida. Com isso, o movimento nacional para o oeste, tendo atingido a Califórnia, virara à direita e se tornara um movimento para o norte.

Em 1873, o país ainda digeriria o que tinha feito e tentava entender a imensidão que os Estados Unidos possuíam no extremo norte, e por que a possuíam. A aquisição da Rússia americana continuava controversa — parte da população seguia chamando o Alasca de “geladeira de Seward”, “maluquice de Seward” e “jardim de ursos-polares de Seward”, em escárnio do ex-secretário de Estado William Seward, que defendera e negociara a compra. Mas o povo americano também queria saber o que havia além das novas fronteiras setentrionais do país — e ansiava por um herói que personificasse a guinada para a nova direção.

George De Long começava a achar que essa pessoa poderia ser ele. Depois da experiência em primeira mão no Ártico, sua imaginação começara a ocupar-se do Problema Polar. Ele pretendia incluir seu nome no panteão (embora para muitos fosse mais apropriado dizer “galeria de patifes”) de exploradores do Extremo Norte. Seu objetivo era nada menos do que resolver o mistério supremo: chegar ao próprio Polo Norte. “Se eu não conseguir”, escreveu, “será grandioso acrescentar meu nome à lista dos que tentaram.”⁶

A missão começou tomando conta do seu intelecto, e então, pouco a pouco, ocupou também as emoções. Ele não relaxou em seu envolvimento com o assunto pelo resto da vida.

MESMO ANTES DE chegar a Nova York, De Long já se tornara uma celebridade por suas proezas a bordo do *Little Juniata*. Martin Maher, o correspondente do *The New York Herald*, transmitira de St. Johns longos despachos pelo telégrafo, que os editores do jornal publicaram com destaque de forma serializada. Ele projetou a viagem de 1.300 quilômetros do *Little Juniata* pela costa da Groenlândia como uma jornada heroica de proporções

quase históricas. O fato de De Long ter se apresentado como voluntário para uma perigosa missão de salvamento de pessoas que ele nem sequer conhecia repercutiu junto ao público — assim como sua disposição de continuar avançando para o norte mesmo quando o gelo começou a sepultar sua lancha a vapor.

De Long e o Little Juniata eram o orgulho do país. “Sua famosa viagem a Cabo York”, proclamou Maher:

foi, de longe, o mais ousado e brilhante feito de toda a expedição. Corajoso na concepção e magistral na execução, o plano era de tal calibre que poucos teriam tentado executá-lo. Mas a questão era urgente e a convocação de voluntários foi atendida com vigor. É desnecessário narrar mais uma vez a incomparável luta do pequeno barco através do gelo que se acumulava depressa; como, mesmo quando mais da metade do combustível já tinha sido gasta, o valoroso comandante decidiu prosseguir, no meio da mais furiosa tempestade; como, mesmo impiedosamente fustigado, seu grito era sempre “Avante!”; como, ao entrar naquilo que no jargão do Ártico é conhecido como pista falsa, a lancha foi detida como se estivesse presa a um torno de bancada, e só depois de investir contra o sólido gelo com toda a força possível ela se libertou, apenas para deparar em seguida com a firme e intransponível barreira que frustrou todos os esforços de progresso. Chamem a experiência de imprudente se quiserem, [mas] o heroísmo do tenente De Long e de seus bravos colegas permanecerá para sempre como um genuíno tributo ao sacrifício voluntário e à devoção à nobre causa tão alegremente intentada.⁷

De Long ficou constrangido com tanta atenção. Ele “abominava a aclamação pública”, disse Emma, “e a evitava com diligência. Cumprira seu dever e não via razão para engrandecimento”.⁸ Ao mesmo tempo, compreendia o poder da publicidade, e reconheceu que sua fama poderia ser útil quando começou a planejar a volta ao Ártico.

Uma das razões que levaram o jornal a encher De Long de elogios foi o fato de que todas as outras notícias sobre o Polaris que pingaram naquele outono pareciam uniformes no tom sombrio e deprimente. Tratava-se de uma expedição que começara a se desorganizar antes mesmo de sair dos Estados Unidos. Faltava disciplina e um senso evidente de missão. Várias facções foram formadas, alimentando intrigas e desconfiança —

como exemplo, um grande contingente de alemães a bordo do Polaris mal falava com os americanos. O líder da expedição, Charles Hall, fora humilhado, depois contestado e aparentemente assassinado.

Quando ele morreu, os demais sentiram grande alívio — antes de afundarem na desmoralização e na anarquia. Os diários de bordo, registros e instrumentos científicos da expedição se perderam. Os homens que permaneceram a bordo do Polaris não pareciam ter feito o menor esforço para encontrar seus camaradas quando a banquisa onde estavam acampados se desprende e flutuou à deriva, distanciando-se do navio. Enquanto isso, os náufragos viveram em constante clima de medo e desconfiança mútua, chegando a considerar a possibilidade de canibalismo. Uma investigação naval posterior constatou todo tipo de comportamento repugnante. A expedição era do começo ao fim uma história sinistra e gótica com poucos heróis, que colocava os Estados Unidos sob uma luz negativa. Segundo comentários no *The Times*, de Londres: “A morte, numa centena de matizes assustadores, persegue a sombra desse navio fantasma.”⁹

Para uma pessoa sensata, a viagem do Polaris teria servido de alerta contra os perigos de *qualquer* jornada ao Ártico. Mas não para George De Long, que já analisava a expedição Hall e decidia como ele mesmo agiria em seu lugar, de forma mais eficiente e científica. Se fosse comandante de uma expedição polar, teria usado melhor a tecnologia de ponta. Seu navio seria tripulado por oficiais da Marinha que adotariam um rígido regulamento disciplinar, para que um motim jamais surgisse. Escolheria seus tripulantes com mais cuidado — não haveria panelinhas, nenhum desequilíbrio de patentes ou nacionalidades. Ele reforçaria o navio com mais solidez para enfrentar o gelo e o equiparia com estoques mais abundantes de alimentos, remédios e instrumentos científicos.

De Long sentia uma necessidade de redimir os erros de Hall e reivindicar o triunfo para a Marinha — e para os Estados Unidos.

GRAÇAS A SUA recente notoriedade, De Long de repente se viu frequentando novos círculos sociais. Na noite de 1º de novembro de 1873, foi convidado para um jantar na casa de Henry Grinnell, conhecido filantropo de Nova York e magnata do ramo dos transportes.¹⁰ Grinnell era um entusiasta do Ártico que, nas décadas anteriores, financiara numerosas expedições — tanto britânicas quanto americanas — para o Alto Norte. Ele era um respeitável senhor de barbas brancas e 74 anos, que se vestia com apuro e tinha olhos esbugalhados e mente inquieta. Como um dos fundadores da Sociedade Geográfica Americana, Grinnell tinha a mais vasta coleção de livros, mapas e cartas geográficas do Ártico que se podia encontrar nos Estados Unidos. Seu nome estava indelevelmente gravado no Ártico — uma grande seção da ilha de Ellesmere fora batizada como Grinnell Land em sua homenagem. Ninguém nos Estados Unidos investira mais tempo ou dinheiro para resolver o problema polar.

Naquela noite de sábado, Grinnell havia convocado um grupo de cientistas, geógrafos, exploradores e marinheiros à sua bela casa no número 17 da rua Bond, em Manhattan, para discutir as últimas ideias sobre exploração do Ártico. Em sua sala de estar, em meio aos mapas estendidos sobre a mesa, os senhores ali reunidos tratavam De Long como herói e provável comandante da próxima incursão dos Estados Unidos ao Polo Norte. A reunião tencionava ser uma análise *post mortem* da expedição Hall — que fora em grande parte financiada por Grinnell. O que se poderia aprender com o desastre? De que outra maneira poderia se organizar uma futura expedição? E, talvez o mais importante, que rota seria seguida?

Crescia o consenso de que a Groenlândia não era o melhor caminho para chegar ao Polo Norte. A desastrosa expedição Hall fora apenas a última prova das perfídias da região. De Long, em busca de uma rota mais adequada, já pesquisara um pouco. Logo depois de voltar, fizera uma visita a New Bedford, em Massachusetts, a grande capital baleeira dos Estados Unidos. Ali, consultara numerosos capitães de baleeiros, uma classe de homens calejados pelas intempéries que compreendia as correntes e os ventos do Ártico melhor do que ninguém. Aqueles velhos marujos lhe disseram que, se seguisse para o Polo pela Groenlândia, De Long apenas acrescentaria trabalho duro e desnecessário para si — era como “subir um morro”, disse um deles. Achavam que as correntes e os ventos predominantes do lugar tendiam a arrastar blocos de gelo para o *sul*, e portanto tomar esse caminho seria lutar contra as banquisas.

Mas, segundo eles, se De Long resolvesse ir para o Polo Norte pelo Pacífico setentrional e pelo estreito de Bering, sua viagem seria muito mais tranquila: a rigor, estaria indo “morro abaixo”. De Long aceitou os conselhos pelo que eles valiam: não como fatos cientificamente comprovados, mas apenas como observações empíricas de profissionais que todos os anos se aventuravam até os limites dos blocos de gelo em busca do valioso óleo de baleia. E o argumento dos velhos marinheiros era simples: por que trabalhar contra a natureza quando se pode trabalhar *com* ela?

Na verdade, em 1869 uma expedição francesa, a ser comandada por um cientista chamado Gustave Lambert, planejara seguir para o Polo pelo estreito de Bering, mas foi cancelada quando a Guerra Franco-Prussiana começou. Dois anos depois, durante o cerco de Paris, Lambert foi morto em combate, e a expedição nunca se realizou.

Os homens presentes à casa de Grinnell bebericavam seus conhaques e confiavam suas barbas, imersos em pensamentos. Pareciam intrigados com a ideia de uma expedição polar através

do estreito de Bering. Tratava-se de uma rota nunca tentada — e utilizaria o novo território americano do Alasca como ponto de partida. Naquela fria noite de novembro, no fumacento salão da rua Bond, a ideia pairou com brilho pelo ar. Grinnell ergueu uma taça para brindar a ela: sem a menor dúvida, *morro abaixo rumo ao Polo!*

De Long agradeceu o convite de Grinnell e o apoio do magnata à sua candidatura a próximo representante no Polo. E não teve receio de perguntar diretamente a Grinnell se ele assumiria as despesas da expedição.

Grinnell surpreendeu a todos ao dizer que não. Estava farto de financiar expedições polares. A questão ainda o intrigava, mas era um homem velho e cansado, com muitos problemas de saúde. Já gastara demais nessas aventuras. Seus dias de patrono do Alto Norte haviam terminado. Talvez a expedição Hall o tivesse amedrontado.

Mas quem pegaria o bastão que estava sendo passado? De Long queria saber. A quem deveria recorrer? Reconhecia que a Marinha só pagaria parte das contas. Para continuar, a exploração do Ártico precisava de um novo patrocinador.

Quando De Long percorreu a sala em busca de ideias, apenas uma resposta lhe foi apresentada: *Bennett*.

3 · O SENHOR DA CRIAÇÃO

Poucos meses depois, no início da manhã de 5 de maio de 1874, uma multidão se reuniu na esquina da rua 38 com a Quinta Avenida, em Nova York. Alguns dos senhores mais elegantes da cidade circulavam pela área, fazendo apostas com seus pares junto a reluzentes carruagens e cabriolés. Fileiras de cavalos bem tratados aguardavam, batendo os cascos na avenida lamacenta, e um vento norte agitava a folhagem dos olmos alinhados diante de nevoentas mansões de arenito marrom. As ruas transversais estavam apinhadas de carruagens de todos os tipos — vitórias, caleches, tálburis de aluguel, ônibus. Era uma manhã de terça-feira, uma garoa fina pairava sobre a cidade e grossas gotas de orvalho pingavam dos fios telegráficos que zuniam no alto. Mas o clima na Quinta Avenida era festivo, e apesar de ser tão cedo, alguns dos grã-finos já compartilhavam frascos de uísque e rapé.

Em pé no centro da multidão, alongando-se e fazendo leves exercícios calistênicos, estava um homem baixo e musculoso chamado John Whipple. Jovem aristocrata e membro de destaque do Union Club, Whipple era um atleta formidável apesar do físico atarracado. Como a maioria dos cavalheiros de sua posição, sabia atirar, velejar e montar cavalos velozes. Mas Whipple reservava o melhor de suas habilidades para a prática do inusitado esporte da marcha atlética. Na verdade, ele era *campeão* de caminhadas, considerado o pedestre mais veloz de todo o país. Nas várias competições de caminhada ao longo dos anos, ninguém jamais o vencera. Naquela manhã, de calção e

boné pretos, Whipple se preparava para enfrentar o mais novo desafiante ao título.

Poucos minutos antes das sete, a hora marcada, a pesada porta da mansão do número 425 da Quinta Avenida se abriu, e o rival de Whipple apareceu na varanda. Usava uma jaqueta esportiva de tweed, boné branco, botas de couro de cano curto. A multidão aplaudiu vibrantemente enquanto James Gordon Bennett Jr. se afastava da mansão descendo os degraus úmidos.

Bennett nunca testara sua disposição na prática da marcha atlética. Mas duvidava dos talentos de Whipple e queria derrubá-lo de seu pedestal. Certa noite, no começo de abril, entre os salões do Union Club, os dois tinham combinado a disputa. O valor do prêmio seria de 6 mil dólares, e um percurso de dezesseis quilômetros foi traçado, começando na mansão de Bennett e terminando na sede do clube do hipódromo de Jerome Park, do outro lado do rio Harlem, no Bronx. A partir de então, o campeão e o desafiante iniciaram um vigoroso regime de treinamento. A corrida foi marcada para 5 de maio, chovesse ou fizesse sol.

Bennett saiu para a rua movimentada em companhia de seu treinador. Um correspondente do *The New York Times*, parado no meio-fio, fazia anotações. O contraste entre os rivais, informou ele, era notável: “Bennett é quase meia cabeça mais alto do que Whipple, que é de constituição mais compacta, embora, a julgar pelas aparências, bem dotado de músculos e fôlego.”¹ Dois juízes, com relógios de bolso nas mãos, tomaram seus lugares junto à linha de largada, enquanto o árbitro saudava os atletas e repassava as regras da disputa: não valia empurrar ou desviar-se da rota preestabelecida — e, é claro, nada de correr.

O campanário de uma igreja a duas quadras dali começou a bater as horas, e os competidores se prepararam um ao lado do outro. Os sinos da igreja soaram — *cinco... seis... sete* vezes. O árbitro gritou: “Largar!” E os atletas partiram rumo ao norte da Quinta Avenida, passando em marcha acelerada pelo

Reservatório Croton, pelas mansões torreadas dos barões da Era Dourada, pela parte baixa do Central Park, inaugurado oficialmente no ano anterior. Ovelhas pastavam nos campos do parque, e, de vez em quando, ouviam-se rugidos dos grandes felinos do zoológico perto do arsenal da rua 64.

Os contendores continuaram seguindo pela Quinta Avenida, os respectivos treinadores saltando na frente de tempos em tempos para exortá-los ou para apontar falhas técnicas. O “ritmo dos dois homens era fantástico”, disse o repórter do *Times*, “cada um procurando mostrar sua melhor forma, com a evidente intenção de cansar o outro, se possível, ainda no começo da corrida”.² A rua estava tão lamacenta que os dois tiveram dificuldade para manter um passo regular — o esforço exigido dos competidores era “quase lastimável”.³

Enquanto isso, a multidão na linha de partida correu para as carruagens e logo apareceu “subindo a avenida a trote, quase emparelhada com os dois pedestres”. Bennett movimentava os braços a cada passo. “A rigor”, comentou o repórter, “podia-se dizer que andava tanto com os braços quanto com as pernas”.⁴ A técnica parecia funcionar para o editor-chefe do *Herald*: no fim dos primeiros 1.600 metros, Bennett estava alguns passos na frente. Whipple parecia desanimado com isso, mas “mantinha a mesma passada firme, esperando desgastar o rival com o passar do tempo”.

Bennett se livrou do boné e da jaqueta de tweed e “pôs-se a trabalhar com energia renovada”. Mesmo reclamando do cascalho que se acumulava nas botas, ia deixando o oponente cada vez mais para trás. Whipple “lutava bravamente”,⁵ mas, quando os dois viraram à esquerda na rua 110 e seguiram para a avenida St. Nicholas, parecia possível que Bennett levasse a melhor. O repórter do *Times* teve a impressão de que Whipple estava “desistindo aos poucos”. Ficou tão sem fôlego que a certa altura precisou se sentar na calçada.

Quando Bennett atravessou o rio Harlem pela ponte Macombs, já tinha quase trezentos metros de vantagem, e avançava “com energia inquebrantável”. Passou por Fordham, subiu pela Central Avenue e ultrapassou, triunfante, a entrada do Jerome Park às 8h46m55s. Sete minutos depois, Whipple alcançou a linha de chegada cambaleando. Quando indagado sobre o que tinha acontecido, tudo que o ex-campeão soube dizer foi que talvez tivesse “treinado demais”.

Bennett não se empolgou muito com a vitória — estava acostumado a vencer, *esperava* vencer, e, apesar disso, parecia ter vergonha de ser o centro das atenções. Quando o repórter do *Times* lhe perguntou como conseguira ganhar contra todos os prognósticos, ele não soube o que dizer. “Ah, estou sempre andando, sabe, mais ou menos”,⁶ respondeu. Bennett e Whipple fizeram um lanche na sede do Jerome Park e voltaram para Manhattan — deixando que os apostadores coletassem uma quantia posteriormente estimada em 50 mil dólares.



O MILIONÁRIO QUE os convidados do jantar de Henry Grinnell aconselharam De Long a procurar era amante dos espetáculos. Para James Gordon Bennett Jr. a vida era uma eterna aventura, um confronto de inteligências, um show de audácia. Ele gostava de caminhar rápido, navegar rápido, conduzir rápido, ler romances rápidos, tomar decisões rápidas, obter comunicações rápidas e qualquer novidade ou projeto audacioso que promettesse acelerar o ritmo da pulsação nacional. Assim, quando George De Long chegou a Nova York no começo de 1874 e visitou os escritórios de mármore branco de Bennett na esquina da Broadway com a rua Ann, o que encontrou foi um ouvinte receptivo. De Long manifestou seu desejo de chegar ao Polo Norte. Explicou por que sentia que aquele era o momento

certo, disse acreditar que o destino dos Estados Unidos era assumir a liderança da exploração do Ártico e que Grinnell estava cansado de financiar viagens. Diante do estado anêmico da Marinha dos Estados Unidos, qualquer expedição comandada por americanos precisaria de um mecenas que substituísse Grinnell. No entendimento de De Long, uma expedição profissional ao Alto Norte teria de ser um empreendimento híbrido ímpar — um projeto nacional apoiado pela generosidade privada.

Bennett gostou de imediato da ideia de uma ambiciosa expedição ao Ártico, a ponto de flertar com a possibilidade de arriscar-se pessoalmente ao lado de De Long. Um vigoroso esforço em direção ao Polo Norte seria bom para o país, bom para a ciência, bom para o esporte e, o mais importante, bom para seu jornal. Combinava muito bem com seus interesses.

O editor-chefe playboy simpatizou com De Long, com sua persistência, com o ar de disciplina que parecia guiar seu fervor, com o olhar intenso que ardia por trás dos óculos. Depois do seu magnífico desempenho na Groenlândia, De Long era a escolha lógica para comandar a próxima grande incursão ao Alto Norte. Quando o fizesse, haveria de ser sob os auspícios do *The New York Herald*. Seria uma reportagem que o jornal de Bennett poderia sugar de muitas maneiras — um episódio de desbravamento capaz de superar os relatos de Stanley na África. O próprio De Long escreveria a narrativa principal, é claro, mas haveria também um correspondente do *Herald* a bordo para mandar notícias. Bennett arcaria com todas as despesas.

Ficou combinado que De Long buscaria um navio robusto, que pudesse sobreviver à opressão ártica, e depois reuniria uma equipe de exploradores. Enquanto isso, Bennett consultaria os melhores cientistas e geógrafos da Europa em busca das mais inovadoras ideias sobre como resolver o problema do Ártico.

Fechado o acordo, De Long partiu. Ele e Bennett não se despediram como amigos, mas como companheiros de uma

grande missão. “Um se sentiu interessado pelo outro desde o início, e Bennett prometeu ir até onde pudesse para auxiliar o projeto”, escreveria Emma De Long. “Bennett percebeu de imediato que tinha encontrado o homem que procurava.”⁷

Certamente formavam uma dupla estranha. Todavia, embora vários obstáculos conspirassem para atrasar a missão ao Alto Norte, De Long e Bennett nunca desistiriam do sonho.

GEORGE DE LONG havia encontrado o seu Médici, mas não teria imaginado, durante a curta visita inicial a Nova York, que Bennett fosse tão espetacularmente excêntrico. De Long não tinha como saber das muitas obsessões de seu novo parceiro, dos preconceitos secretos, dos ataques aleatórios de despeito e capricho. Talvez Bennett fosse o solteiro mais cobiçado de Nova York, mas também era o fedelho mais temperamental da cidade.

Ele era “Bennett, o Terrível, o Comodoro louco, o autocrata dos cabos telegráficos transatlânticos”, escreveu um biógrafo. Ele se via como “um dos senhores da criação”.⁸ Um editor de longa data do *Herald* escreveu que seu patrão era “o soberano de um território de romance e, por vezes, ele mesmo um governante romântico. Se o impulso chamava, obedecia, e não havia regra que não pudesse ser violada.”⁹

Bennet costumava entrar em um dos restaurantes mais sofisticados de Paris ou Nova York e passar agarrando toalhas, derrubando e quebrando pratos e copos no chão para horror dos fregueses, até chegar à mesa que reservara nos fundos.¹⁰ (Nunca deixava de preencher um cheque para cobrir os prejuízos.) Certa vez, depois de um espetáculo musical em Amsterdã, ele convidou a linda atriz principal e todo o elenco para uma visita ao seu iate.¹¹ Então, sem alarde, deslizou pelo mar e viajou por vários dias pelo Atlântico, basicamente

mantendo o elenco como refém e exigindo repetidas apresentações do espetáculo — ao mesmo tempo em que tentava seduzir a jovem estrela. Ao voltar, Bennett pagou com prazer uma enorme soma ao teatro de Amsterdã para compensar os prejuízos.

Era difícil manter-se informado sobre todas as ferozes simpatias e antipatias de Bennett. Para o café da manhã, insistia em comer ovos de tarambola. Não permitia que nenhum dos empregados dos seus iates mantivesse pelos no rosto. Tinha centenas de termômetros e barômetros e era fascinado por qualquer mudança de tempo. Era apaixonado por lulus da Pomerânia — tinha dezenas deles, e só lhes dava água mineral de Vichy. Bennett acreditava tanto que seus cachorrinhos esganiçados eram astutos juízes do caráter humano que às vezes decidia a contratação de editores puramente com base na reação dos animais quando o candidato ao emprego entrava na sala. (Alguns, cientes da estranha deferência de Bennett à opinião dos cães, apareciam para as entrevistas com os bolsos cheios de pedaços de carne fresca.) Bennett também tinha fetiche por corujas — espalhava-as por toda parte, corujas vivas, imagens de coruja, bustos de coruja, corujas nas abotoaduras, corujas nos papéis de carta. Decoravam sua mansão, seus iates, suas casas de campo. Havia algo no piscar dos seus olhos, no jeito de girar a cabeça, em seus hábitos noturnos, que mexia profundamente com a imaginação dele.

É difícil dizer o que significavam essas excentricidades, e talvez nem valesse a pena mencioná-las se não se somassem ao fato de que James Gordon Bennett Jr. era, à sua maneira, incomparável, um editor brilhante, com uma sensibilidade elétrica e profunda intuição para o que comovia e fascinava o público. Foi um dos pais da era da comunicação e, embora fosse um terror trabalhar para ele, criou uma das grandes instituições do jornalismo americano.

De Long jamais compreenderia seu patrocinador, mas teve a sorte de contar com ele. Descobrira um homem que não só possuía reservas ilimitadas de dinheiro, mas também tinha um apetite insaciável por uma história que inaugurasse o mundo moderno.

4 · POR VOCÊ, EU FARIA QUALQUER COISA

O mais novo herói do Ártico americano era um jovem com infinitos talentos e profundas contradições. Emma De Long julgava existir dentro do marido um “atrito constante”¹ — um conflito entre impetuosidade e esforço paciente, entre o amor pela aventura e a compulsão para realizar algum feito de ambicioso e perene. De Long podia ser romântico, às vezes até em exagero — tinha o que Emma chamava de “coração faminto”.² Mas pela maior parte da vida se sujeitou deliberadamente à camisa de força da disciplina absoluta. Sabia o que queria com uma clareza quase perfeita e seguia em sua busca com convicção inabalável — obstáculos serviam apenas para intensificar a sua determinação.

De Long era amante de ópera, sinfonias e bons romances, um correspondente exigente que escrevia belas cartas numa caligrafia delicada e floreada. Era louco pela filhinha, Sylvie, e detestava as obrigações que faziam com que ele se afastasse das alegrias do cotidiano em família. Não se importava em deixar Emma supervisionar os detalhes da casa e a maior parte das finanças do casal. Mas quando comandava um navio podia ser um disciplinador severo, com uma disposição sólida. Um historiador descreveu seu estilo de comando como “monolítico”.³ Embora fosse uma perfeita cria da Marinha, não havia nada no mundo que odiasse mais do que a hierarquia, a política e os regulamentos navais, que para ele eram um exagero e uma chatice.

De Long culpava a Marinha por alguns dos seus piores traços de caráter. Certa vez escreveu: “A vida no navio é ruim para o temperamento. Mark Twain, em *The Innocents Abroad*, diz que viver no mar desenvolve ‘todas as piores qualidades do homem e cria outras para as quais ele não se julgava mesquinho o bastante’. Me pergunto se isso não explicaria minhas arestas.”⁴ Admitia que às vezes era “rigoroso demais com os homens”, mas essa era a natureza da vida de um oficial de Marinha. “Só posso dizer que nunca admito questionamentos”, escreveu ele. “Minha função é comandar, e a deles, obedecer.”⁵

Nos anos 1870, como De Long sabia bem, os Estados Unidos estavam longe de ser uma potência naval. Embora estivessem fazendo avanços aos poucos, muitos países europeus viam a minúscula e antiquada frota americana como uma piada. De acordo com o historiador naval Peter Karsten, era uma “coleção de quinta categoria” de “banheiras velhas” em “variados estados de degradação... motivo de gozação pelo mundo inteiro”.⁶ E, longe de ser aventureira, a vida na Marinha americana se caracterizava por alojamentos apertados, soldos baixos, disciplina draconiana e uma competição feroz por patentes num processo de promoções ridicularizante e lento.

A maioria das tarefas consistia em “mostrar a bandeira” em vários portos estrangeiros e realizar atividades entorpecedoramente tediosas a bordo. Era uma vida de “desamparo devastador”,⁷ disse um jovem oficial da época. “Nossos anos mais ambiciosos” eram consumidos pelas “tarefas mais entediadas, inúteis e desinteressantes.” Como muitos jovens oficiais, De Long às vezes tinha a impressão de estar jogando fora os melhores dias de sua vida. “Uma marinha estagnada”, escreveu um estudioso do assunto, “não é lugar para um homem que queira crescer na vida”.⁸

George De Long não era outra coisa senão um homem ansioso por crescer na vida, movido por grandes ideias. Não era de admirar, portanto, que o Ártico, com suas adversidades e seus

perigos, exercesse um poder de atração tão grande sobre ele. Aquela era uma chance de contornar algumas das maçadas das obrigações da Marinha, conquistar fama e, quem sabe, ganhar uma fortuna, além de possivelmente acelerar suas promoções. Isso tudo enquanto realizava um trabalho importante para a ciência e para o país. Abria-se um caminho para a glória que uma carreira comum na Marinha — pelo menos em tempo de paz — parecia incapaz de oferecer. Uma arriscada expedição ao Ártico tinha em si o arrojo e a distinção de uma missão de guerra sem a necessidade de estar metido nela. Mais importante ainda, era um atalho para chegar ao comando de um navio — coisa que De Long, mesmo quando jovem, sempre quis.

GEORGE FRANCIS DE Long nasceu na cidade de Nova York em 22 de agosto de 1844, filho único de um casal de classe média baixa do Brooklyn. O pai, um homem calmo, sossegado e indiferente, descendente de huguenotes franceses, não exerceu muita influência sobre o filho. Foi a mãe católica, amorosa, porém protetora ao extremo, que dominou — e quase sufocou — sua adolescência. Sempre com medo de que ele se machucasse, não permitia que George brincasse ao ar livre ou fizesse amigos pelo bairro. Exigia máxima pontualidade, ordenando ao filho que fizesse as longas caminhadas de casa para a escola e da escola para casa sem desvios. Emma disse que a mãe de De Long era “morbidamente preocupada com ele”,⁹ e fazia proibições estritas a patinar, nadar ou remar, de modo que ele foi “protegido com zelo de influências da rua e afastado dos esportes comuns da meninice”.

Certo dia, um grupo de meninos do bairro, confundindo seu distanciamento com elitismo, preparou-lhe uma emboscada e o atacou com bolas de neve à queima roupa. Na briga, o tímpano

de George foi danificado por lascas de gelo, e o ouvido inflamou. O médico da família, com medo de que o menino perdesse a audição, cuidou dele por semanas. Um historiador do Ártico comentaria posteriormente, meio de brincadeira, que aquele incidente parecia um presságio — “o primeiro encontro de De Long com gelo hostil”.¹⁰

Mantido dentro de casa durante toda a juventude, George desenvolveu uma paixão intensa, embora um pouco ressentida, por livros. “Com o lado aventureiro reprimido, seu espírito e sua energia encontraram no ardor intelectual uma forma de exercício”,¹¹ notou um perfil biográfico publicado pela editora Houghton Mifflin nos anos 1880. George praticamente morava na Mercantile Library, em Manhattan, e até atuou como bibliotecário quando adolescente. Lia muitos livros de História e gostava de aprender sobre grandes monarcas, políticos e generais. Em contraste com a monótona segurança da infância, começou a ansiar por uma carreira de aventuras. Aos dezesseis anos, achando que Francis, seu nome do meio, era um tanto feminino, resolveu mudá-lo formalmente para George *Washington* De Long. Os pais não entenderam muito, mas George insistiu e a mudança de nome se tornou oficial.

Nessa mesma época, tornou-se grande conhecedor de batalhas navais da Guerra de 1812, e admirador ardoroso das narrativas de capa e espada em alto-mar de Frederick Marryat. Esses livros despertaram nele um profundo desejo de entrar para a Academia Naval. Imaginava-se navegando pelo mundo e experimentando uma vida de intensas batalhas marítimas com escalas em portos exóticos. “Por causa das proibições a que foi constantemente submetido”, observava a biografia da Houghton Mifflin, “ele tornou-se inquieto e incomodado pelo desejo de maior liberdade”.¹²

A mãe foi absolutamente contra a ideia de seu filho único fazer carreira na Marinha, que é cheia de perigos. Em vez disso, queria que George se tornasse advogado, padre ou médico. Mas ele

não cedeu. Com uma notável persistência, que envolveu, entre outras coisas, pegar um trem para Washington e defender em pessoa sua aptidão para a vida de marinheiro perante o próprio secretário da Marinha, ele conseguiu colocação na Academia Naval dos Estados Unidos no outono de 1861.

Durante a Guerra Civil, o governo Lincoln achou prudente transferir a Academia Naval do seu campus em Annapolis para uma miscelânea de prédios em Newport, e por isso De Long passou seus anos de aspirante a marinheiro em Rhode Island. (Newport também era o refúgio de verão do jovem Gordon Bennett e onde ele costumava manter seus iates.) Na Academia Naval, De Long se revelou um estudante sério e um cadete metuculoso. Ali desenvolveu-se: “Eu estava, enfim, no meu mundo”,¹³ afirmou mais tarde. Formou-se em décimo lugar na turma, na primavera de 1865 — exatamente quando a guerra chegava ao fim.

Não era raro perceber entre os jovens da geração que veio logo depois da Guerra Civil uma espécie de complexo de inferioridade, um senso de que a história os preterira, que seus irmãos, pais e tios tinham participado de algo grandioso, e eles haviam ficado à margem. A magnitude do sacrifício da geração anterior fazia rapazes como De Long se sentirem inadequados — e irremediavelmente imaturos. Se ele não podia alcançar a glória nos campos de batalha, quem sabe pudesse alcançá-la nos campos de gelo?

No entanto, suas primeiras comissões navais não tiveram nada de gloriosas. Seu primeiro serviço foi a bordo do USS Canandaigua, uma chalupa armada com sete canhões que participara de muitos combates durante o bloqueio imposto pela União aos Estados Confederados. No dia em que se apresentou para o serviço no Arsenal de Marinha de Boston, onde o Canandaigua estava atracado, De Long tomou uma atitude no mínimo curiosa. Inspeccionando os alojamentos no navio, observou que só havia dois leitos, apesar de quatro guardas-

marinhas terem sido designados para o compartimento. Os outros, supostamente, não teriam cama — ou poderiam dormir em redes. Dessa forma, De Long marchou cheio de coragem para o escritório do comandante do Arsenal de Marinha de Boston, um augusto contra-almirante chamado Silas Stringham, para fazer uma reclamação.

— Almirante — disse ele —, sou o guarda-marinha aspirante De Long, do USS Canandaigua. Senhor, inspecionei meus alojamentos a bordo. Vim pedir ao senhor para colocarem mais dois leitos antes de partirmos.

O almirante Stringham deu uma olhada naquele jovem impertinente.

— Quer dizer que o senhor é o aspirante De Long, do USS Canandaigua?

— Sim, senhor.

— Pois bem, aspirante De Long do USS Canandaigua. Eu o aconselho a retornar para o navio e se considerar um homem de sorte por ter algum leito na terceira classe.¹⁴

Contendo-se, De Long fez o que lhe foi ordenado. Os tripulantes zombaram dele por sua temeridade, mas eles é que fizeram papel de bobos: pouco antes de o Canandaigua deixar o porto, uma equipe de carpinteiros subiu a bordo e construiu mais dois leitos. O almirante Stringham tinha levado a sério a sugestão de De Long. (Anos mais tarde, os dois riram muito ao se lembrar do episódio.)

Em toda a sua carreira, De Long demonstraria não ter medo de atormentar seus superiores para que atitudes fossem tomadas. “Ele conseguia o que queria”, disse Emma, “porque tinha coragem de pedir.”¹⁵

DE LONG NAVEGOU a bordo do Canandaigua por três anos. Como parte da Esquadra Europeia, a chalupa cruzou o Atlântico Norte e o Mediterrâneo, protegendo interesses americanos e mostrando a bandeira em portos da Europa, do Norte da África e do Oriente Médio. Em junho de 1868, o navio foi encaminhado para reparos na cidade de Le Havre, na França. Com uma orla que formava uma ampla rede de píeres, docas secas e estaleiros, Le Havre era uma agradável cidade internacional perto de onde o Sena deságua no Canal da Mancha. O lugar é cercado pelas colinas verdejantes da Normandia, que cediam a vez para íngremes penhascos, descambando para o frio mar lá embaixo.

De Long, então com 24 anos, recebeu licença e passou uma semana farreando em Paris com outros oficiais antes de voltar para Le Havre, onde integrou o grupo de convidados para um jantar na casa de um bem-sucedido magnata da navegação chamado James Wotton. O capitão Jimmie, como todos os chamavam, era um dos donos da New York and Havre Steamship Company. Ele e a mulher, Margaret, tinham uma família numerosa e viviam no alto de uma colina numa mansão chamada La Côte, com vista para o movimentado porto da cidade e para o Canal da Mancha, de águas estriadas com ondas espumosas ao fundo. Os Wotton gostavam de ver a casa cheia de convidados interessantes, de boa comida e de dança, e eram conhecidos pelas generosas recepções oferecidas a oficiais navais americanos que chegavam ao porto. Tinham salas de bilhar e um grande salão de baile, onde músicos costumavam tocar valsas.

Naquela noite De Long ficou extasiado com a filha dos Wotton, Emma. Tinha dezessete anos, era bonita, tinha olhos grandes e atentos, um ar despreocupado e lustrosos cabelos castanhos. Emma havia sido criada em Nova York e em Le Havre e fora bem-instruída num liceu francês, considerando-se uma “jovem completa”.¹⁶ De Long se interessou imediatamente, e quando a valsa começou foi direto ao cartão de dança dela para escrever o

próprio nome em todos os espaços restantes. Emma ficou encantada com o jovem oficial — que lhe pareceu “enérgico, alto e de ombros largos”, mas um tanto “agressivo”, como diria depois. “Era evidente que sua intenção era a conquista.”

Apenas uma semana depois, os Wotton ofereceram outra recepção. No fim da dança, De Long foi com Emma até um sofá no meio do salão de baile e, sem preâmbulos, lhe perguntou se queria se casar com ele.

Ela ficou atônita.

— Mas acabamos de nos conhecer! — respondeu.

As saias das dançarinas roçavam o rosto de De Long, mas ele não pareceu se perturbar.

— Para mim, é como se a conhecesse desde sempre. Como se eu só estivesse esperando que você aparecesse.¹⁷

Emma não soube bem como responder a esse ardor. Por um lado, gostava dele. “Fui sendo atraída gradualmente por George De Long”, escreveu ela, “e reconheci nele muitas qualidades que admirava”.¹⁸ Mas os “sentimentos violentos” a assustavam. “A energia da corte que me fez era inesgotável”, contou Emma. Quando o baile terminou e George saiu com os outros oficiais do Canandaigua, ela estava confusa. “Eu me sentia totalmente perdida. Não entendia de jeito nenhum o que se passava comigo.”¹⁹

A essa altura, os construtores navais tinham concluído os reparos do Canandaigua, e a partida da chalupa para o Mediterrâneo estava prevista para os dias seguintes. Desesperado, De Long escreveu para Emma:

Como talvez eu não possa conversar a sós com você antes de partir, tomo a liberdade de pedir-lhe que leia estas poucas palavras (...) na certeza de que as receberá como expressões de um coração honesto e amoroso. Escrevo em estado de desespero. Estou me afastando de você e erguendo uma imensa barreira entre mim e tudo o que amo. Não posso perdê-la sem lutar. Por você, eu faria qualquer coisa.²⁰

Apesar de comovida com a carta, Emma não respondeu. Estava decidida a não sucumbir aos avanços dele. Mas, na véspera da partida, ela lhe deu um presente de despedida: uma sacolinha de seda azul que ela mesma costurara, na qual tinha posto uma mecha de cabelo e uma cruz de ouro incrustada com seis pérolas. Ao preparar esse gesto, Emma surpreendeu a si mesma. “Eu não queria que ele fosse embora de mãos vazias”, escreveria posteriormente. “O amor, já naquela altura, pregava suas peças contra alguém que se julgava imune!”

Satisfeito com o presente, De Long a tomou nos braços e beijou pela primeira vez. No dia seguinte, o Canandaigua partiu para o mar.



POUCOS MESES DEPOIS, De Long, já designado para outro navio, passou por Nova York, onde deu um jeito de se encontrar com James Wotton, que estava nos Estados Unidos numa viagem de negócios. De Long queria fazer um pedido formal ao sr. Wotton de permissão para casar-se com sua filha.

O encontro começou inesperadamente bem. “Seu pai falou comigo com amabilidade e simpatia talvez até maiores do que meus méritos justifiquem”, escreveu De Long para Emma. “Disse que em primeiro lugar o amor é sagrado demais para que alguém interfira de maneira leviana, e que em geral os interessados são os que estão em melhor condição de tomar essas decisões por conta própria. Mas que, apesar disso, era preciso que os pais cuidassem desse assunto, para garantir aos filhos uma vida feliz.”²¹

Wotton se recusou a dar seu consentimento. Em vez disso, propôs um teste. De Long, que acabara de ser promovido a tenente, em breve estaria partindo para uma viagem longa — dessa vez a bordo do USS Lancaster. A chalupa de guerra a

vapor seguiria para o Caribe e para a América do Sul, e provavelmente ficaria longe por três anos. Se, no fim desses três anos, George e Emma ainda tivessem o mesmo sentimento um pelo outro, Wotton daria sua bênção ao casamento.

De Long ficou arrasado com a provação imposta, mas aceitou-a com a tenacidade de um buldogue. Escreveu para Emma do Brasil: “Estou firmemente decidido a continuar sendo um viajante distante da minha própria terra. Amo-a com toda a força do meu coração e da minha alma, e seguirei adiante para me tornar digno de você ou ceder sob a pressão.”²²

No torpor dos trópicos, a pequena lembrança que Emma tinha lhe dado parecia um pouco desgastada. Ela se tornara uma triste mascote do amor protelado. “Pobre sacolinha de seda!”, escreveu ele. “A água e o ar salgados e o calor desbotaram-na. Você mal a reconhecerá quando a vir.”²³

Passou-se um ano, passaram-se dois, e De Long permaneceu firme enquanto seguia em seu longo cruzeiro por águas sul-americanas. Sua correspondência com Emma foi interrompida em 1870, quando o Exército Prussiano atravessou a França e sitiou Paris. A Guerra Franco-Prussiana deu ao mundo uma horrível amostra do que seria uma guerra mundial nos tempos modernos. Ao longo de cinco meses, os parisienses sitiados sobreviveram à base de ratos, cães e gatos e só conseguiam se comunicar com o mundo exterior através de mensagens transportadas por pombos-correios ou balões de ar quente. A família Wotton, temendo que Le Havre não tardasse a cair em poder dos alemães, encheu alguns baús de prata e outros objetos de valor e atravessou o Canal da Mancha para ir morar na ilha de Wight.

George, sem notícias, não compreendia por que suas cartas não alcançavam Emma. Do Rio de Janeiro, ele escreveu em desespero:

Por todo este longo ano esperei, esperei e esperei em vão. Superestimei minha força. Estou enjoado e infeliz o tempo todo, e minha vida é um fardo que carrego todos os dias. Não tenho direção, não tenho objetivo. Talvez ainda pudesse ser salvo por uma palavra bondosa sua.²⁴

Na virada do ano, o terror prussiano havia passado, e Emma voltou para Le Havre com a família, onde finalmente pôde responder às cartas de George. “Meu grande desgosto”, escreveu, “é este severo e prolongado teste a que você foi submetido, e o sofrimento que lhe causou. Só espero e rezo para que não o tenha prejudicado de forma permanente. Por favor se considere absolutamente livre.” Em seguida, escreveu um desfecho um tanto enigmático: “Não mudei nada.”

Otimista, George entendeu que aquilo queria dizer que ela ainda lhe tinha amor e estava declarando o fim de seu longo período probatório. Confiava tanto nessa interpretação positiva que em dois dias conseguiu uma licença e fez as malas para uma viagem de 9.600 quilômetros até Le Havre, passando por Nova York. Mandou um bilhete adiante dele para declarar suas intenções: finalmente estava chegando para reivindicá-la como noiva.

Mas os sentimentos de Emma eram mais ambíguos. Ela o admirava (isso era fato) e não desejava de forma alguma causar-lhe mais sofrimentos. Mas ainda vacilava na questão do casamento. A maior parte de suas dúvidas, fomentadas pelo pai (um ex-capitão de navio a vapor), era sobre as dificuldades de ser mulher de um oficial naval; não sabia se seria capaz de aguentar as longas ausências, os interlúdios impregnados de dúvidas, os anos de companheirismo hipotético. O que via para si era uma vida de esperas.

Quando George chegou a Le Havre em fevereiro de 1871, navios de guerra estrangeiros estavam ancorados no porto para proteger os cidadãos caso as forças prussianas, ainda acampadas nos arredores de Paris, de repente avançassem sobre a cidade. Representando os Estados Unidos, havia o USS

Shenandoah, uma chalupa canhoneira tripulada por muitos oficiais que De Long conhecia bem. Os Wotton convidaram De Long para ficar num quarto de hóspede de sua mansão em Le Côte. Ao ver Emma, George imediatamente enfiou a mão no bolso do colete, sacou uma aliança e deslizou-a pelo dedo dela. “Fiquei um pouco enternecida”, escreveu ela, “mas ainda me sentia muito confusa. Não conseguia tomar uma decisão.”²⁵

Durante algumas semanas, eles mantiveram um frenético galanteio. Tinham muito assunto para pôr em dia — os dois jovens eram quase estranhos, apesar de mais de dois anos de correspondência irregular. George e Emma passavam as tardes passeando no píer, e à noite os Wotton ofereciam seus costumeiros jantares e bailes. Emma começou a ver George de outra forma. “Eu estava me apaixonando por ele depressa”, disse ela. “Quanto mais o conhecia, mais o admirava.”²⁶ Ele tinha um “espírito aventureiro”, dizia, mas também um “refinamento inato”. Com o passar dos dias, Emma compreendeu o motivo de sua “corte insistente, e lhe dei total crédito por ter percebido que de fato tínhamos sido feitos um para o outro. Eu havia encontrado um companheiro capaz de me oferecer completa felicidade”.

A data foi marcada: 1º de março. Não seria um casamento branco: por causa da guerra, não havia disponibilidade de cetim e seda brancos em Le Havre, então Emma teve que improvisar. O lugar da cerimônia também teria de ser improvisado. Na França, o casamento é um contrato civil, e não havia em Le Havre qualquer funcionário com autoridade legal para realizar a cerimônia — estavam todos em Paris, onde um armistício era negociado. Mas uma solução engenhosa surgiu: o USS Shenandoah, ainda atracado no porto, era tecnicamente solo americano. Eles poderiam se casar no convés. Parecia apropriado um tenente da Marinha e uma jovem de uma família do ramo dos transatlânticos se casarem a bordo de um navio.

Na noite de 1º de março de 1871, o Shenandoah foi decorado com bandeiras festivas e lanternas chinesas. Os convidados,

com roupas formais e uniformes de gala, aguardavam no píer enquanto os botes do navio aproximavam-se, movidos a remo. Por fim, a multidão se reuniu, e os noivos entraram no convés. Um padre de nome decididamente americano, George Washington, conduziu a cerimônia. Quando terminou, exatamente às dez da noite, vigorosos aplausos se ergueram e ecoaram no porto escurecido.

5 · PORTAIS PARA O POLO

A busca na qual George De Long embarcara depois de voltar da Groenlândia tinha por base uma ideia grandiosa e sedutora, que levava centenas de anos para se desenvolver. Era um conceito de elegante simetria e irresistível atração. De Long, que lera tudo sobre o Ártico, conhecia cada traço e contorno da ideia, a lista de exploradores que a haviam testado, os pensadores que tinham contemplado suas possibilidades mais amplas. Ele acreditava no plano com tanta convicção que estava disposto a arriscar a carreira, até mesmo a própria vida, por ele, pois sabia que, se fosse capaz de tirá-lo do plano da teoria e trazê-lo para o domínio dos fatos, seria visto como um dos maiores heróis exploradores de todos os tempos.

A ideia, adotada pelos principais cientistas e geógrafos do mundo, consistia no seguinte: o clima não era de um frio anormal no Polo Norte, pelo menos não no verão. Pelo contrário, a cúpula do planeta era coberta por um mar raso, quente, sem gelo, cujas águas podiam ser navegadas sem dificuldade, quase como as do Caribe ou do Mediterrâneo. Essa tépida bacia ártica fervilhava de vida marinha — e era bem provável que escondesse uma civilização perdida. Cartógrafos tinham tanta certeza de sua existência que costumavam representá-la em seus mapas, rotulando o topo do globo, com prosaica naturalidade, como mar polar aberto.

O belo e totalmente hipotético mapa do Ártico concebido por Gerardus Mercator em 1595 mostrava um mar polar destituído de gelo que, embora rodeado de terras montanhosas, comunicava-

se com o Atlântico e o Pacífico por meio de quatro canais fluviais arranjados em simetria. O mapa traçado por Emanuel Bowen no fim do século XVIII chamava essa suposta massa de água livre de gelo de “Oceano do Norte”. O Almirantado britânico tinha produzido numerosos mapas ao longo do século XIX que mostravam um mar praticamente sem gelo, e cartas geográficas encomendadas pela Marinha dos Estados Unidos seguiam padrões muito similares.

Ninguém jamais vira esse fantástico mar polar aberto, mas isso não parecia ter importância. Em algum momento a ideia adquirira uma lógica própria. Uma vez fixada nos mapas, fixou-se também na cabeça das pessoas. Como Atlântida ou o Eldorado, era uma bela visão baseada em lendas, boatos e tênues migalhas de informação. Camada por camada, década após década, cientistas e pensadores tinham contribuído para a plausibilidade, a probabilidade e, por fim, para a *certeza* dessa noção quimérica. Nenhum fato contrário poderia desalojá-la da imaginação coletiva.

Muitas ideias improváveis tinham sido propostas para explicar o mar polar aberto. Alguns diziam que se formara por causa da turbulência provocada pela rotação da Terra. Outros, que devido a respiradouros do calor, ou a alguma ampliação extrema da magnetização solar que ocorria nos Polos. Outros, ainda, insistiam na teoria de que o aquecimento pelo sol vinte e quatro horas por dia durante seis meses do ano era mais do que suficiente para manter o Polo livre de gelo. Mas também é preciso levar em conta que muitos cientistas daquela época achavam que uma massa profunda de água salgada *não podia congelar*; que só a água salgada das áreas rasas perto da costa era capaz de formar gelo — de onde se concluía que o mar polar era necessariamente um mar aberto. Havia certo desespero nessas explicações, como em tentar provar a existência de Deus usando argumentos teológicos complicados. É extraordinário que

tanta energia tenha sido gasta ao longo dos séculos tentando explicar algo que, apesar de amplamente aceito, nunca fora visto.

A bem da verdade, a teoria do mar polar aberto tinha seus detratores. Na época em que De Long entrou na história, o mais proeminente e franco desses céticos era sir Clements R. Markham, secretário da Royal Geographical Society. Em *The Threshold of the Unknown Region* [O limiar da região desconhecida], Markham chamava o mar polar aberto de ideia “maliciosa” e afirmava que ela tinha causado “muitos danos ao avanço de descobertas e ao progresso da boa geografia”.¹ Os argumentos que justificavam o mar polar aberto eram “tão obviamente fabulosos”, escarnecia Markham, “que é espantoso que um homem razoável possa lhes dar crédito”. Mas negativas como as de Markham representavam a opinião de uma minoria — o mar polar aberto era uma obsessão coletiva, uma ideia fixa que atizava a fantasia humana. *Tinha* de ser verdade.

Desde o início da exploração ártica, sempre que um aventureiro navegava para o norte, a mesma coisa acontecia: era impedido pelo gelo, geralmente nas proximidades do paralelo 80 N. Mas a teoria afirmava que essa barreira de gelo ártico era apenas uma faixa que cercava a grande bacia de água morna — uma “cinta”, às vezes chamada de “anel” ou “cinturão de gelo”. Se um explorador conseguisse furar esse círculo de gelo, de preferência num navio com casco reforçado, acabaria chegando ao mar aberto e viajando sem dificuldade até o Polo Norte. O truque seria encontrar uma abertura no gelo, um ponto onde ele fosse mais fino e mais fraco, ou mais derretido, um tipo de portal natural.

Era esse portal que George De Long decidira encontrar — e, para fazê-lo, usaria os melhores mapas, o equipamento mais inovador e as ideias mais recentes dos campos da oceanografia, da meteorologia e da navegação.

DE LONG FOI fortemente influenciado por um longo artigo publicado na edição de novembro de 1869 da *Putnam's Magazine*. O artigo, que recebeu o tentador título “Portais para o Polo”, dava detalhes de todas as diversas teorias em apoio ao mar polar aberto e propunha um método infalível para localizar uma passagem fácil de navegar para aquelas legendárias águas quentes. “Há motivos para acreditar”, alegava no início, “que a perigosa pergunta sobre um caminho para o Polo tenha sido enfim respondida”.²

O artigo tinha como base as ideias de um oficial naval renomado, Silas Bent. O capitão Bent passara boa parte da vida navegando pelo Pacífico, onde realizara amplas pesquisas hidrográficas para a Marinha dos Estados Unidos. Bent, que viajara com Matthew Perry na histórica jornada do comodoro ao Japão em 1852, ficou particularmente intrigado com uma imensa corrente conhecida como Kuroshio, uma equivalente no Pacífico à Corrente do Golfo no Atlântico.

Apesar de bastante conhecida pelos pescadores japoneses, coreanos e chineses havia séculos, a Kuroshio não tinha sido estudada formalmente até que Bent pôs os olhos argutos em sua turva vastidão. A Kuroshio (“Maré Negra”, em japonês) sai das águas tropicais e passa por Formosa e pelo Japão antes de virar e seguir para o Pacífico. Assim como a Corrente do Golfo, é quente e serve como uma espécie de esteira rolante transportando nutrientes, plâncton, krill e outras fontes de alimento para os mamíferos marinhos do Pacífico Norte. Em mar aberto, a corrente pode ser vista como uma clara linha demarcatória; tem um distinto tom de azul, profundo e sombrio, que os marinheiros achavam meio sinistro. A corrente se move inexoravelmente para o norte, um rio temperado num mar frio — com destino, ao que tudo indicava, ao estreito de Bering.

O destino exato da Kuroshio era tema de muita conjectura entre os cientistas, mas Bent tinha sua própria teoria. Parecia ter certeza de que passava pelo estreito de Bering, enfiava-se sob o gelo ártico e chegava ao mar polar aberto. Do lado atlântico, Bent achava que a Corrente do Golfo fazia mais ou menos a mesma coisa, passando pela Noruega e seguindo para nordeste. (Na verdade, a Corrente do Golfo é forte o bastante para manter o porto russo de Murmansk livre de gelo o ano inteiro.) Bent acreditava que a Corrente do Golfo seguia para o norte até mergulhar por baixo do bloco de gelo ártico.

A confluência dessas duas poderosas correntes oceânicas, afirmava Bent, era o que mantinha o mar polar aberto quente e isento de gelo. Para ele, a Kuroshio e a Corrente do Golfo refletiam uma elegante simetria planetária; eram filamentos duplos de um gigantesco sistema de distribuição que transferia calor dos trópicos para as regiões setentrionais, da Zona Tropical para a Zona Polar. Bent acreditava que a Terra era como um organismo rarefeito, com seu próprio sistema circulatório projetado com requinte.

“Há circulação no ar”, escreveu Bent. “Há circulação nos corpos de todos os animais; há circulação nos oceanos — governada por leis imutavelmente fixas, que observam e obedecem com rigidez em todas as suas modificações e condições. O mar, a atmosfera e o sol são para a Terra o que o sangue, os pulmões e o coração são para o animal. Há um equilíbrio em toda a natureza.”³ A Kuroshio e a Corrente do Golfo, afirmava Bent, bombeiam e correm para o norte, “como o sangue do coração do sistema animal, para transportar o calor e o alimento que sustentam a vida ao longo do trajeto até as extremidades da terra”.

Juntas, a Kuroshio e a Corrente do Golfo acumulavam uma pancada térmica forte o suficiente para “abolir o clima” de certas partes do Ártico, sugeria o artigo da *Putnam's*: “Munidas com a energia potencial do calor do sol em suas nascentes tropicais,

elas, e somente elas, são capazes de penetrar o gelo polar e escavar rotas para o Polo.”⁴ Bent propunha uma ideia interessante: se sua teoria estivesse certa, um explorador deveria confiar mais num termômetro do que numa bússola para chegar ao topo do mundo.

AS IDEIAS DE Silas Bent foram amplamente baseadas, por sua vez, na obra do eminente oceanógrafo, astrônomo e meteorologista americano Matthew Fontaine Maury, do Observatório Naval dos Estados Unidos. Maury, que por vezes também era chamado de “Desbravador dos Mares”, tinha encabeçado estudos abrangentes sobre as correntes e os ventos oceânicos, coletando imensas quantidades de dados, que depois organizou em gráficos tão ricos em detalhes que até hoje são estudados.

Juntamente com o superintendente Alexander Dallas Bache, da U. S. Coast and Geodetic Survey, Maury era um dos resolutos proponentes americanos da teoria do mar polar aberto. Sua crença baseava-se em grande parte em indícios nada científicos: pedaços de madeira de rios siberianos que tinham ido parar nas praias da Groenlândia. Menções de baleeiros do Ártico a quantidades imensas de aves migrando para o norte no outono, sobre grandes extensões de campos de gelo. A constatação de exploradores russos da existência de *polynyas*, grandes áreas de mar aberto na calota de gelo, bem ao norte da costa siberiana. (Maury notou que, entre maio e julho, uma considerável extensão de mar aberto costumava se formar no extremo norte da baía de Baffin — na costa oeste da Groenlândia. O fenômeno foi descrito pela primeira vez no começo dos anos 1600 e ficou conhecido entre os baleeiros como Água do Norte.)

Em sua obra-prima, *The Physical Geography of the Sea* [A geografia física do mar], Maury escreveu sobre uma baleia-franca

que fora capturada perto do estreito de Bering. Incrustado na carne da baleia, havia um velho arpão com o selo de um barco que só navegava perto da Groenlândia. O animal ferido tinha, de alguma forma, passado do Atlântico Norte para o Pacífico Norte. Como era possível?

“Sabe-se que essas baleias não conseguem percorrer uma distância tão grande sob o gelo”,⁵ observou Maury corretamente. Também não era possível ter dado a volta pelo cabo Horn e subido o Pacífico até o estreito de Bering. “As regiões tropicais do oceano são para a baleia-franca como um mar de fogo, que ela não é capaz de atravessar, e onde jamais entra.” Para Maury, a captura dessa baleia perto do estreito de Bering constituía uma “prova irrefutável de que existe, pelo menos em algumas ocasiões, comunicação aberta pelo mar Ártico entre um lado e outro do continente”.

A quase obsessão de Maury pelo mar polar aberto estava intimamente ligada ao interesse dele por outro importante fenômeno oceânico, que passara boa parte da carreira estudando: a Corrente do Golfo. Muito mais do que qualquer outro contemporâneo, Maury entendia a largura, a velocidade, a força e as propriedades térmicas da corrente. Esse mestre dos gráficos e das minúcias tornava-se bastante poético quando falava do assunto. “Há um rio no oceano”, escreveu em *The Physical Geography of the Sea*. “O Golfo do México é a sua nascente, e a foz é o Mar Ártico. Não existe no mundo nenhum outro fluxo de águas tão majestoso. Sua corrente é mais rápida do que o Mississippi ou o Amazonas, e seu volume, mais de mil vezes maior. Suas águas, até a costa das Carolinas, são anis. Distinguem-se tão nitidamente que sua linha de junção com a água do mar comum pode ser seguida pelos olhos.”⁶

Silas Bent acreditava que sua Kuroshio era tão poderosa quanto a Corrente do Golfo de Maury. “Em volume, velocidade e dimensões são quase idênticas”,⁷ dizia o artigo da *Putnam's*. A salinidade, a temperatura e a vasta influência climática de uma

eram comparáveis às da outra. Na verdade, Bent conjecturava que a Kuroshio era até mais potente, uma vez que o Pacífico era consideravelmente maior do que o Atlântico. Por essa razão, ele acreditava que a próxima grande investida para o Polo deveria partir do estreito de Bering — um ângulo de ataque que jamais fora tentado.



AS TEORIAS DE Silas Bent e Matthew Fontaine Maury, embora apoiadas na ciência da época, bebiam das fontes do mito, da fábula e da crença. Variações da ideia do mar polar aberto existiam desde a pré-história. A noção de um lugar seguro e aquecido no topo do globo — um oásis num deserto de gelo, uma utopia polar — parece ter sido incrustada no fundo da psique humana.

Os vikings falavam de um lugar na borda setentrional do planeta, por vezes chamado de Ultima Thule, onde os oceanos se esvaziavam num imenso buraco que reabastecia todas as fontes e rios da Terra. Os gregos acreditavam num reino chamado Hiperbórea que ficava no norte distante. Seria um lugar de eterna primavera, onde o sol nunca se punha, e fazia fronteira com o poderoso rio Okeanos e as montanhas Rifeias, onde moravam os grifos — criaturas formidáveis, metade leão, metade águia. A ideia de que São Nicolau (também conhecido como Kris Kringle, Santa Claus ou Papai Noel) vive no Polo Norte parece ser de safra mais recente. A mais antiga referência à residência polar do bom velhinho de que se tem conhecimento vem de um cartum de Thomas Nast, numa edição de 1866 da *Harper's Weekly* — o artista deu à sua coleção natalina o subtítulo de “Santa Claussville, N. P. [Polo Norte]”.⁸ Mas, apesar disso, a ideia mais ampla por trás do conceito de Nast — de um lugar cálido, alegre e generoso no ápice do mundo, onde as pessoas

poderiam viver — tinha raízes antigas, e falava diretamente ao ardente fascínio dos Estados Unidos com o Polo Norte durante os anos 1800.

Vários cientistas do século anterior imaginavam que os Polos tinham gigantescos vórtices ou respiradouros por onde escapava uma grande quantidade de energia térmica ou eletromagnética. Newton supunha que o planeta era um esferoide achatado nos Polos — o que, se fosse verdade, significaria que as terras e os mares polares estariam mais perto do núcleo quente da terra e, portanto, talvez tivessem clima temperado. O britânico Edmond Halley, astrônomo do século XVIII famoso por calcular a órbita do cometa que leva o seu nome, achava que a Terra era oca, impregnada de gases luminosos e habitada por animais, e até mesmo por uma raça de seres humanos. Para Halley, a crosta da Terra era tão fina nos Polos que emitia colunas de gases brilhantes na atmosfera — essa era sua explicação para a aurora boreal.

Boa parte das teorias sobre um mar polar sem gelo era alimentada por um desejo pragmático: a descoberta de uma rota livre pelo Polo acarretaria imensas implicações comerciais. Ao longo dos séculos, britânicos e holandeses tinham cultivado um interesse particular pela descoberta de uma passagem setentrional para a Ásia, o que lhes permitiria competir melhor com os espanhóis e os portugueses, que monopolizavam as rotas marítimas meridionais pelo cabo Horn e pelo cabo da Boa Esperança. Assim, encontrar uma passagem sem gelo no norte se tornou uma espécie de santo graal nos séculos XVI e XVII. William Barents e Henry Hudson, entre outros exploradores de destaque, acreditavam piamente em variações do conceito do mar polar aberto, apesar de nunca terem encontrado uma prova convincente de sua existência em viagens por lugares distantes.

Um dos primeiros e mais tenazes defensores da teoria do mar polar aberto foi um advogado e naturalista inglês chamado Daines Barrington. A prova apresentada por Barrington era, na

melhor das hipóteses, duvidosa — parecia consistir basicamente de uma historinha dos anos de 1600, inventada numa taverna em Amsterdã, segundo a qual um baleeiro holandês alegava certa vez ter ido e voltado do Polo Norte por um “mar livre e aberto”, em um “ótimo clima quente, como o de Amsterdã no verão”.⁹ Para Barrington, isso era prova de que o Ártico era livre de gelo e navegável pelo menos durante parte do ano, e ele incansavelmente insistiu para que seu governo montasse uma expedição ao Polo Norte.

NO SÉCULO E meio seguinte, a causa de Barrington foi apropriada por uma longa procissão de patifes, exploradores, cientistas, pseudocientistas e doidos varridos. Nos anos 1820, um sujeito excêntrico e interessante de Ohio chamado John Cleves Symmes Jr. percorreu os Estados Unidos defendendo a ideia de que havia grandes buracos no Polo Norte e no Polo Sul ligados a redes de cavidades subterrâneas que deviam ser habitadas.¹⁰ Cientistas reagiram com escárnio, mas seu conceito dos “buracos nos Polos”, encapsulado no best-seller de sua autoria *Symmes’ Theory of the Concentric Spheres* [*Teoria das Esferas Concêntricas*], provocou comoção do grande público, ajudando a influenciar o Congresso, em 1836, a destinar 300 mil dólares para uma ambiciosa viagem ao Polo Sul.

Dois anos depois, Edgar Allan Poe, ao que tudo indica influenciado pelas teorias de Symmes sobre a terra oca, publicou um estranho e fantástico romance intitulado *O relato de Arthur Gordon Pym*. Na narrativa de Poe, o personagem epônimo viaja de navio a regiões antárticas inexploradas e cruza uma barreira de gelo, saindo num cálido mar polar, onde se depara com uma ilha habitada por uma raça perdida de seres humanos.

Apesar disso, ao longo do século XIX, a maior parte das ações e da literatura relativas ao mar polar aberto ainda se concentrava no Ártico. O mais incansável proponente da teoria era *Sir John Barrow*, experiente segundo secretário do Almirantado Britânico.¹¹ Durante a primeira metade dos anos de 1800, Barrow despachou numerosas expedições para as águas em torno da Groenlândia e da ilha de Baffin, a fim de demonstrar a existência do mar polar aberto, ou pelo menos encontrar alguma rota sazonalmente livre de gelo — a Passagem do Noroeste — pelo topo do Canadá que levasse ao Pacífico.

A maior e mais famosa das viagens promovidas por Barrow foi a expedição de Franklin em 1845. O comandante John Franklin e sua tripulação partiram da Inglaterra em dois navios absurdamente bem provisionados, o *Terror* e o *Erebus*. Depois de fazer escalas ao longo da costa da Groenlândia, Franklin e seus homens (ao todo 129) aventuraram-se pelo desconhecido. Nunca mais se teve notícia deles. Embora várias expedições de socorro tenham sido enviadas no fim dos anos 1840 e no começo dos anos 1850, o mistério do que aconteceu com Franklin nunca foi decifrado, e persistiu durante décadas como uma famosa causa internacional. Uma das principais explicações era a de que Franklin e seus homens ainda navegavam pelo mar polar aberto, incapazes de encontrar uma saída.

Em 1853, um ousado e fanfarrão explorador americano chamado Elisha Kent Kane lançou uma expedição com o duplo objetivo de resgatar Franklin e encontrar o mar polar aberto. No ano seguinte, enquanto avançavam pela costa noroeste da Groenlândia, membros do grupo de Kane se depararam com o que parecia um oceano aberto. Na verdade, era apenas uma pequena e sazonal abertura na banquisa, mas Kane não teve dúvida de que sua tripulação fizera uma descoberta épica.

“Focas brincavam e aves aquáticas se alimentavam nesse mar aberto”, escreveria mais tarde. “As ondas vinham e avançavam com passos medidos para a praia, como majestosas vagas de

um velho oceano. A solidão, o frio e a vastidão sem limites, e o misterioso arfar de suas águas verdes, davam encanto à cena.”¹² Kane disse que pôr os olhos no mar polar aberto “inevitavelmente provocava emoções da mais alta ordem (...) Não acredito que houvesse entre nós alguém que não desejasse dispor de meios para penetrar em suas águas brilhantes e solitárias”. Mapas publicados posteriormente, com base nos relatos da expedição de Kane, representavam um “MAR ABERTO” identificado por inequívocas letras em negrito, estendendo-se através do Polo.

Em 1860, outro explorador americano, o dr. Isaac Israel Hayes, encabeçou uma expedição para o Ártico subindo a costa da ilha de Ellesmere, onde também julgou ter visto o mar polar aberto de Kane. “O mar do Polo Norte”, informou Hayes, “deve ficar dentro do cinturão de gelo que sabe-se que o envolve”.¹³ Mas, quando Hayes voltou para os Estados Unidos, a Guerra Civil tinha começado, e ninguém parecia muito interessado em suas alegações.

A ideia do mar polar aberto sofreu uma espécie de hiato, mas a noção de um planeta oco com respiradouros no Ártico ganhou nova força com a publicação do romance-fantasia, *Viagem ao centro da Terra*, de Júlio Verne, em 1864. Na história de Verne, o protagonista, um professor alemão chamado Otto Lidenbrock, cai na cratera de um vulcão adormecido na Islândia e logo encontra um quente mar subterrâneo, cujas praias são habitadas por manadas de mastodontes e uma gigantesca criatura proto-humana que poderia ser descrita como o elo perdido. Na literatura, pelo menos, o conceito do mar polar tinha ido para debaixo da terra.

DEPOIS DA GUERRA Civil, o interesse do povo americano pela teoria renasceu aos poucos. Charles Francis Hall acreditava no mar

polar aberto com um fervor quase religioso, mas o fracasso abjeto de sua expedição levou muita gente a ponderar se seria mesmo sensato arremessar mais homens e navios em busca de uma abstração fantasiosa. As teorias de Silas Bent, no entanto, injetaram novo ânimo à discussão: talvez o mar polar aberto de fato existisse. Talvez o erro de exploradores como Hall tivesse sido escolher a rota errada e se deparar com gelo num lugar infeliz. Não tinham compreendido que poderosas correntes de água quente podiam trabalhar por eles.

E dessa forma, com a nova teoria de Bent, a obsessão centenária do mar polar aberto ganhou uma derradeira prorrogação. A hipótese de Bent só precisava de um jovem explorador audacioso o bastante para testá-la.

Bent havia escrito uma carta (citada no artigo da *Putnam's*) ao presidente da Sociedade Geográfica Americana de Nova York, na qual dava o seu recado. A Corrente do Golfo e a Kuroshio, dizia Bent, “são as únicas vias praticáveis”¹⁴ por onde navios podiam alcançar o mar polar aberto e, de lá, continuar navegando até o Polo Norte. Um possível viajante só precisaria seguir uma dessas correntes até o lugar exato onde ela encontra o gelo; ali, acharia uma calota polar suavizada e enfraquecida pelo calor pulsante e uniforme de um rio-mar tropical — e poderia passar por um lamacento portal que conduzia diretamente ao mar polar aberto. Bent tinha um nome intrigante para esse lugar teórico; ele o chamou de Portal Termométrico de Entrada para o Polo.

O texto da *Putnam's* louvava com entusiasmo que “uma mente grande e certa tinha transposto com êxito esse abismo polar”.¹⁵ O artigo suplicava pelo aparecimento de um jovem como De Long para demonstrar a solidez das ideias de Bent. “Esta bela e profunda hipótese pode não ostentar a sanção de uma alta autoridade, nem contar com o apoio de qualquer explorador ártico. Por enquanto, talvez tenha que basear suas alegações em deduções científicas e ser submetida à nossa atenção pela tranquila superioridade do cálculo matemático.”

Mas com o tempo algum candidato apareceria, um herói ártico, para encontrar o “Portal Termométrico de Entrada” e ir atrás do graal. Do ponto de vista da pura descoberta, o prêmio não poderia ser mais rico, nem os riscos, tão altos. “Quem pode negar”, concluía o artigo da *Putnam’s*, “que dentro do círculo ártico não se pode encontrar vestígios de humanidade — fragmentos da nossa raça, soprados até lá por essas poderosas correntes de que ouvimos falar, cujo grito de boas-vindas ainda haverá de saudar o marujo que os encontrar, e entre os quais talvez estejam alguns dos eleitos por Deus?”¹⁶

PARTE DOIS

O gênio nacional



6 · O MOTOR DO MUNDO

Ao longo da primeira semana de julho de 1876, quando seria celebrado o centésimo aniversário dos Estados Unidos, as atenções do país estavam voltadas para a Filadélfia. Não só porque a Cidade do Amor Fraternal é o lugar onde a Declaração de Independência fora assinada um século antes, mas também porque ela sediava uma feira mundial, que, naquela abafada semana de verão, atraía centenas de milhares de visitantes de todas as partes do mundo.¹ A Exposição do Centenário, anfitriã de 37 países, situou-se num terreno de quase 160 hectares em Fairmount Park, do outro lado do rio Schuylkill. Foi a primeira exposição mundial nos Estados Unidos, e ao fim do verão cerca de dez milhões de pessoas tinham se embasbacado diante das quase trinta mil exposições abrigadas nos 250 pavilhões e salas da feira. O terreno era tão vasto que um recém--inventado sistema ferroviário elevado — uma versão primitiva do monotrilho — foi usado para transportar multidões entre os dois edifícios mais visitados.

O público estava ali para se deslumbrar, e não foi frustrado. Entre as muitas invenções expostas, havia uma máquina de escrever Remington, um intrincado dispositivo cheio de cordas chamado Máquina de Calcular e uma curiosa geringonça que um escocês barbudo chamado Alexander Graham Bell chamava de “telefone.” (Bell lia o solilóquio de Hamlet numa extremidade do salão e os participantes escutavam a voz do inventor sair com clareza de um pequeno alto-falante. “Meu Deus, isto fala!”, exclamou um visitante ilustre, Dom Pedro II, imperador do Brasil.)

Durante todo o verão, a exposição fora o assunto do país. James Gordon Bennett tinha visitado a feira várias vezes e tomara todas as providências para que seus melhores repórteres ficassem nos arredores da Filadélfia, cobrindo as idas e vindas de dignitários do mundo inteiro — lordes e monarcas, autores e artistas, cientistas e magnatas das ferrovias. O *Herald* publicava reportagens diárias sobre a Exposição do Centenário — de fato, graças a um arranjo especial, milhares de exemplares do jornal foram impressos numa enorme prensa instalada no local. Jovens empreendedores como George Westinghouse e George Eastman podiam ser vistos, percorrendo ansiosamente as exposições em busca de fertilização cruzada de ideias. Thomas Edison, com 29 anos, também esteve lá, mostrando um estranho aparelhinho chamado caneta elétrica, que servia para duplicar textos. Outro brilhante inventor americano, Moses Farmer, atraiu multidões com seu dínamo elétrico, usado para acender um conjunto de lâmpadas elétricas — chamadas de lâmpadas a arco voltaico — que ardiam na noite da Filadélfia.

Havia outras maravilhas e esquisitices. No pavilhão japonês, um tipo de ervilha chamado *kudzu*, que crescia com milagrosa rapidez, foi apresentado para um Ocidente que não desconfiava de que a espécie invasora dominaria imensas áreas dos Estados Unidos. Em outras partes, os visitantes podiam ver novas obras de Rodin, ouvir concertos tocados no maior órgão de tubos do mundo, ou maravilhar-se com a imensa tocha que seria segurada pela Estátua da Liberdade, de Frédéric-Auguste Bartholdi (o restante da estátua ainda estava em construção na França). Foi ali, na Exposição do Centenário, que a população americana conheceu um novo condimento chamado ketchup Heinz, uma bebida efervescente vendida com o nome de Hires Root Beer e a absoluta novidade de uma fruta tropical, servida sobre papel-alumínio e comida com garfo, conhecida como *banana*.

NO ENTANTO, A atração mais popular da exposição, de longe, era o Salão de Maquinarias, uma estufa cavernosa que cobria mais de cinco hectares — quase três vezes a área da Basílica de São Pedro no Vaticano. A sala era um templo para máquinas de todos os tipos e trepidava, chiava e gemia com o funcionamento de incontáveis bombas, turbinas, geradores, tornos, serras e novos e engenhosos acessórios de equipamentos para cortar e moldar. Havia corredores e mais corredores de invenções — na maioria americanas, muitas delas revolucionárias. Por exemplo, eram exibidos o Compressor de Amônia Line-Wolf, uma engenhoca para produzir gelo; o Brayton Ready Motor, um prático protótipo inicial do motor de combustão interna; um relógio de pêndulo de mais de três toneladas fabricado por Seth Thomas e calibrado para controlar outros 26 relógios espalhados pelo salão; novos tipos de freios para locomotivas, novos tipos de elevadores e versões aperfeiçoadas de prensas rotativas.

No entanto, o mais extraordinário no Salão de Maquinarias era o grande motor que gerava energia para tudo. O Grande Motor Central, às vezes chamado de Máquina a Vapor do Centenário, era o maior motor do mundo. Pesando mais de 650 toneladas, construído pelo brilhante engenheiro americano George Corliss, fornecia energia a vapor de graça, através de uma rede de eixos subterrâneos de cerca de 1.600 metros de comprimento, para as mais de oito mil máquinas menores expostas no salão.

No dia da abertura da feira, em maio, cercado por uma multidão de mais de 150 mil pessoas, o presidente Ulysses S. Grant puxara uma alavanca para pôr o monstro em funcionamento. Ao despertar para a vida, o imenso motor emitiu um ruído surdo que parecia emanar de sua própria alma — um correspondente da *Scientific American* o descreveu como um “som murmurante... que poderia muito bem ser chamado de música mecânica”.² A máquina fazia o presidente parecer muito

pequeno. Mais alta que um prédio de cinco andares, assentada numa plataforma no centro do gigantesco salão, era como uma escultura viva com braços que submergiam, manivelas que acenavam e engrenagens de dentes delgados. Só o volante do motor, que dava majestosas 36 voltas por minuto, pesava 56 toneladas.

Durante o verão, o Grande Motor Central transformou-se no queridinho das multidões e, de maneira muito eloquente, passou a simbolizar a própria exposição. Era, nas palavras da *Scientific American*, o “grande coração pulsante de ferro” da feira.³ No dia em que visitou a exposição, Walt Whitman sentou-se em frente à elegante monstruosidade e encarou-a por meia hora sem pronunciar uma palavra. O autor William Dean Howells chamou-a de “atleta de aço”⁴ e achava que era pela nova criação de máquinas como aquela que “o gênio nacional se expressava com mais liberdade”.

Em artigo para a *Atlantic Monthly*, Howells observou que “os poderosos balancins empurram seus pistões para baixo, o enorme volante gira com uma potência acumulada que faz tudo tremer, os cem detalhes que parecem vivos desempenham suas tarefas com infalível inteligência”.⁵ O colosso polido era tão perfeito em seu projeto que quase funcionava por conta própria. “No meio desse mecanismo indescritivelmente poderoso”, disse Howells, “há uma cadeira onde o engenheiro senta-se lendo seu jornal, como num tranquilo pergolado. De vez em quando, deixa o jornal de lado, sobe por uma das escadas que cobrem a estrutura e toca em algum ponto irritado do corpo do gigante com uma gota de óleo, depois desce e pega o jornal de volta.”

Os visitantes de outros países se encantavam com as proezas tecnológicas apresentadas no Salão de Maquinarias — especialmente com o motor Corliss. Algo estava acontecendo nos Estados Unidos, uma energia nova, uma florescência de talento nativo. Parecia estar surgindo um estilo americano de manufatura — baseado em automação, em partes

intercambiáveis, em máquinas feitas por máquinas que alimentavam *outras* máquinas. O *The Times* de Londres cedeu ao entusiasmo: “O americano inventa como o grego esculpia e o italiano pintava: é genial”.⁶ Outros observadores ingleses emitiram notas de discreto desespero. “Se formos comparados aos americanos de 1876”, escreveu um eminente engenheiro britânico chamado John Anderson num relatório oficial sobre a Exposição do Centenário, “seria para confirmar (...) que estamos perdendo a liderança e transferindo-a para os americanos”.⁷

UM DOS MAIS distintos visitantes da Exposição do Centenário naquela sufocante semana de julho foi um professor alemão chamado August Petermann. Embora talvez fosse o mais eminente geógrafo do mundo, Petermann viajara pouco em sua vida de eremita e nunca estivera nos Estados Unidos. Numa viagem pela Costa Leste, passou dez dias na Filadélfia, percorrendo todos os pavilhões da exposição — e ficou espantado e animado com o que viu. A Exposição do Centenário era, para ele, “uma grande realização, eclipsando todas as exposições anteriores na Europa. Ali se pode ver com clareza a posição que os Estados Unidos ocupam na cultura mundial.”⁸

Herr Doktor August Heinrich Petermann era um homem sério, introvertido, de mãos pequenas, óculos de aros de arame e barba aparada. Costumava usar fraques com colete de seda e palastrão. Aos 54 anos, tinha olhos de joalheiro, minúsculos e duros, e movia-se e conversava com uma precisão que intimidava muita gente. Polímata na tradição humboldtiana, era capaz de discorrer, com imponente argumentação, sobre praticamente qualquer assunto da ciência mundial. Por baixo da aparência contida, entretanto, era um pouco cabeça quente e havia muito tempo sofria acessos maníaco-depressivos. Às

vezes lhe cobria a face uma ansiosa sentimentalidade, um quê de melancolia, um cansaço do mundo. Era comum entrar em discussões, com o ardor dos seus pontos de vista aguçado pelo costume de carregar um pequeno revólver no bolso do colete. Petermann falava um inglês impecável, mas com leve sotaque britânico, pois vivera muitos anos em Londres, onde fora um poderoso, embora um tanto controvertido, membro da Real Sociedade Geográfica. Trabalhara no Real Observatório de Greenwich e servira brevemente como “geógrafo físico e lapidário” da própria rainha Vitória.

Nos anos de 1850, Petermann tinha voltado à sua nativa Turíngia, no interior coberto de florestas da Alemanha. Foi lá, na tranquila cidade medieval de Gotha, que ele criou um instituto geográfico que publicava os mais belos e meticulosos mapas do mundo. Funcionava como uma máquina finamente calibrada e era respeitado por cientistas e aventureiros de todo o planeta. Entre outros projetos, ele editava o influente periódico mensal *Petermanns Geographische Mitteilungen*, que publicava os últimos mapas e artigos das linhas mais avançadas de exploração.

O Sábio de Gotha, como Petermann era conhecido em toda parte, tinha a reputação de ser um dos principais “cartógrafos teóricos” do mundo. Em outras palavras, ele concentrava sua atenção nos poucos vazios ainda desconhecidos do planeta, lugares que o homem jamais tocara ou descrevera. Considerava sua responsabilidade pessoal e profissional preencher cada pedacinho dessas lacunas. Petermann adquiriu o hábito de entrevistar sistematicamente exploradores recém-chegados, digamos, da savana africana ou do *outback* australiano. Depois de sintetizar seus mapas e relatos, juntava-se a seu exército de cartógrafos e conseguia inserir mais nuances aos detalhes dos vazios do planeta. J. G. Bartholomew, eminente cartógrafo britânico, escreveu sobre a paixão de Petermann pela terra incógnita: “Preencher os espaços em branco do desconhecido

em seus mapas exercia nele um fascínio tão grande que descansar lhe parecia impossível enquanto houvesse qualquer país inexplorado.”⁹

Nenhuma outra região cativava Petermann com mais intensidade do que o Ártico. Por décadas, tanto na Inglaterra quanto na Alemanha, fez campanha pela exploração do território. Escreveu dezenas de tratados acadêmicos e proferiu incontáveis discursos sobre o assunto. Acreditava que a compreensão do Polo Norte era fundamental para um entendimento mais amplo do funcionamento do planeta — e suas correntes, ventos, sistemas de regulação do calor, tumultos subterrâneos, aberrações geomagnéticas. O Polo era vital, a chave para a solução de mistérios maiores. “Sem o conhecimento do Polo Norte,” escreveu, “todo o conhecimento geográfico é fragmentário.”¹⁰

É provável que Petermann tenha sido o mais franco e infatigável defensor da teoria do mar polar aberto. Tinha absoluta certeza de que, em algum lugar além do “cinturão” móvel da banquisa ártica, exploradores encontrariam o que ele chamava de “bacia polar”, repleta de água relativamente quente. Na verdade, os mapas do Ártico de sua equipe mostravam com clareza um Polo sem gelo. “O campo de gelo forma um cinturão móvel em cujo lado polar o mar é mais ou menos livre de gelo”,¹¹ afirmava. “Navios que romperem esse cinturão descobrirão um mar navegável nas mais altas latitudes, até o próprio Polo.” A questão era localizar a porta de entrada certa, o portal perfeito, no gelo. Ele insistia que alcançar o Polo seria “muito fácil, trivial. Um navio a vapor adequado, na época certa do ano, poderia fazer uma viagem de ida e volta ao Polo em dois ou três meses”.¹²

Petermann acreditava piamente no papel que as máquinas a vapor desempenhariam na chegada à bacia polar. Para ele, com o tempo os avanços na tecnologia conduziram a um motor poderoso e eficiente o bastante para levar um navio através do

campo de gelo para dentro do mar polar aberto. Essa foi uma das razões que deixaram Petermann tão encantado com a força e a maestria em exposição no Salão de Maquinarias. O zunido da Máquina a Vapor do Centenário era música para os ouvidos do professor alemão. Parecia que os americanos agora dispunham da tecnologia para produzir um motor capaz de impelir a humanidade até o Polo Norte.



NO QUE DIZIA respeito ao Ártico, Petermann tinham desistido dos britânicos. Os exploradores ingleses, sem dar atenção às suas teorias, teimaram em tentar penetrar o Ártico pela costa oeste da Groenlândia, deparando com dificuldades e desastres que ele teria previsto com facilidade. Nos anos anteriores, Petermann depositara todas as suas esperanças árticas em seu país recém-unificado. Em 1868, e de novo em 1869, organizara e defendera pessoalmente duas ambiciosas expedições alemãs que buscaram alcançar o Polo pela costa leste da Groenlândia, rota que em sua opinião ofereceria uma porta de entrada mais favorável para a “bacia polar”. (O próprio Petermann não se arriscava a fazer essas viagens; preferia comandar a odisseia de seu escritório em Gotha.)

As duas expedições alemãs, apesar de constituírem esforços heroicos, tiveram êxito limitado. Ainda assim, Petermann exortava seus compatriotas a fazerem novas investidas ao Ártico. No começo dos anos 1870, porém, com graves problemas de caixa, a Alemanha começou a desanimar diante dos custos e riscos do empreendimento no Polo Norte.

Mas, depois de passar uma semana na Exposição do Centenário, Petermann teve certeza de que os americanos seriam os próximos da fila a encabeçar audaciosos esforços rumo ao Ártico. Petermann seguira de perto a expedição do

Polaris e, onde outros viam desastre ele via promessa. “Os americanos eclipsaram todos os outros países na pesquisa polar”,¹³ escreveu. Os britânicos “vêm fazendo muito barulho há nove anos, criticando todos os outros empreendimentos e opiniões, mas eles mesmos não fizeram nada”. Na esteira da expedição do Polaris, Petermann convocou os americanos para liderarem uma nova e ambiciosa viagem ao Ártico. Esses “elevados atos do governo dos Estados Unidos”, disse ele, “farão os britânicos se calarem de vergonha”.¹⁴

“Os Estados Unidos”, declarou, “inscreveram os nomes de Kane, Hayes e Hall no panteão dos heróis árticos, e tenho certeza de que outros virão de lá.”

Ele admitia que o projeto polar implicava riscos enormes. Não havia como contornar o fato de que era muito provável que homens morreriam no processo de chegar ao Polo, mas os benefícios para a sociedade fariam esses perigos valerem a pena. O sacrifício em nome da descoberta era infinitamente mais compensador para a humanidade do que o sacrifício nas trincheiras dos campos de batalha. “Acho que dificilmente essa grande obra será concluída sem a perda de navios e vidas humanas”,¹⁵ escreveu. “[Mas] por que milhares de nobres vidas haveriam de ser sacrificadas apenas em guerras desumanas? Uma questão grandiosa como essa não vale algumas vidas?”

Petermann não compreendia por que algumas sociedades europeias que por livre arbítrio endossaram penosas e ambiciosas marchas exploratórias pelas selvas infestadas de malária da África não apoiavam e estimulavam as mortes periódicas de seus filhos aventureiros no Alto Norte. Na realidade, insistia ele, as regiões polares eram muito mais seguras do que o Continente Negro. “Durante décadas nossos exploradores, uns após outros, se deixaram massacrar no interior dos continentes mais perigosos, em especial a África, talvez por habitantes fanáticos, talvez pelo clima letal, ao passo que esses

perigos e sacrifícios só ocorrem, se tanto, como raras exceções em expedições árticas.”¹⁶

No entanto, tudo o que Petermann tinha visto nos Estados Unidos — e em especial na Filadélfia — o convenceu de que o país tinha coragem nacional para empreender esse esforço. Depois de ir à Exposição do Centenário, Petermann visitou Washington, Baltimore e a Academia Naval em Annapolis. Passeou por Boston, por várias cidades da Nova Inglaterra e depois pelas cataratas do Niágara. Por onde ia, era homenageado. Os principais cientistas do país lhe faziam festa. Em Washington, conheceu o candidato à presidência Rutherford B. Hayes, e autoridades lhe ofereceram uma recepção formal. Repórteres seguiam seus passos e citavam extensamente suas declarações. A viagem americana lhe pareceu uma etapa vitoriosa no fim de uma prestigiosa carreira. Foi uma agradável surpresa: ele não sabia que tinha um público tão cativo nos Estados Unidos.



EM 10 DE julho, Petermann foi convidado a falar na Sociedade Geográfica Americana em Nova York. A conferência foi realizada em Chickering Hall, na esquina da Quinta Avenida com a rua 18. O auditório estava opressivamente quente e úmido (uma onda de calor histórica sufocava o nordeste do país) — mas mesmo assim a multidão compareceu em massa para ver o famoso alemão. “Quase morri de calor”,¹⁷ diria ele mais tarde. Um organista clássico executou um breve concerto, e Petermann então subiu ao palco.

Ele não se cansava de falar bem desse país extraordinário e de sua energia crua, e agradeceu aos anfitriões por suas várias demonstrações de afabilidade. “Sinto-me muito feliz por ter vivido para ver esta grande nação e sua gente”,¹⁸ começou ele. Estava

impressionado com Washington, D.C. Disse que a capital fora “construída de acordo com um plano magnífico, e a extensão de seus parques e praças supera a de qualquer outra cidade do mundo”. Gostara especialmente de Nova York, onde estava hospedado no luxuoso Hotel Brevoort. “A cidade, e em especial a Broadway, me parece uma espécie de meridiano de referência, onde dois mundos se encontram, o leste e o oeste.”

Na ocasião em que visitou Anápolis, o dr. Petermann esteve na Academia Naval durante uma formatura e ficou comovido com a cena dos felizes aspirantes recebendo seus diplomas e jogando os quepes para o alto. Estava convencido de que os Estados Unidos um dia teriam uma marinha poderosa, capaz de desempenhar um papel importante não apenas na guerra, mas também nas explorações em tempo de paz. “Quando me disseram em Anápolis que só há um navio de guerra em operação no momento”, disse ele, “me dei conta de que este poderoso país é essencialmente de paz.”

August Petermann logo retornaria para a Alemanha, mas voltaria mudado. “Todas as minhas expectativas foram superadas”,¹⁹ disse ele. “Tudo o que vi me encheu de admiração.” Ele achava que, naquele momento, os Estados Unidos eram o novo motor do mundo. Estavam “na ponta de qualquer progresso e cultura humanos existentes no globo. Este é um país altamente favorecido, uma terra de maravilhosas aptidões naturais”.

Então, referindo-se à magnífica Exposição do Centenário, concluiu: “Desejo, aos senhores e a este país, o mesmo progresso, a mesma prosperidade que marcou seus cem primeiros anos”.

7 · SATISFAÇÃO

James Gordon Bennett Jr. gostava de dar a impressão de que já tinha surgido pronto no mundo — uma criatura original, sem passado, sem compromissos, sem dever nada a ninguém. Mas, para compreender o extraordinário lugar que ele ocupava no meio social de Nova York, assim como no mundo rígido e sem regras dos jornais americanos, é preciso voltar atrás e reconhecer a carreira igualmente extraordinária do pai, James Gordon Bennett.

Bennett pai era um homem severo, letrado, que emigrara da Escócia para os Estados Unidos em 1819 e, graças a uma combinação de argutos instintos comerciais e ética de trabalho quase masoquista, conseguiu fundar o *Herald* dezesseis anos depois. Desde o início queria que seu jornal popular fosse “imprudente e intrusivo”,¹ e nisso foi muito bem-sucedido. Seus ataques a políticos e empresários eram tão contundentes que com frequência ele recebia ameaças de morte, e em várias ocasiões foi surrado nas ruas. Recebeu uma bomba pelo correio. Um inimigo tentou afogá-lo. Mas a adversidade servia apenas como estímulo. Bennett era destemido e adorava desempenhar o papel do incômodo profeta Jeremias. Seu jornal citava nomes, e seus repórteres se arriscavam livremente pelos infernos assolados de vícios em Nova York. Em 1836, provocou indignação com uma reportagem de primeira página sobre o brutal assassinato à machadinha de uma prostituta; para reproduzir essa história obscena, ele realizou aquela que costuma ser considerada a primeira entrevista completa

publicada em um jornal. (As sensibilidades mais finas se ofenderam principalmente com o fato de ele ter entrevistado a cafetina da vítima.)

Enquanto as páginas de finanças dos periódicos rivais geralmente faziam vistas grossas às travessuras de Wall Street, o *Herald* de Bennett pai publicava com regularidade investigações sobre as últimas fraudes e trapaças do mercado de ações. Um especulador chamado A. A. Clason, furioso com uma notícia bastante agressiva do *Herald*, preparou uma emboscada para o dono do jornal na rua e o açoitou com um chicote. Segundo o biógrafo de Bennett, “o chicote, contudo, quebrou ao primeiro golpe e caiu na calçada; Bennett, polidamente, juntou os pedaços e devolveu ao agressor”.²

Bennett pai era o mal-humorado mais notório da cidade e tinha o perfil adequado para tal fama: prematuramente grisalho, encurvado, muito estrábico, com nariz adunco e um rosto áspero e irregular cheio de tiques nervosos. Por causa de sua aparência infeliz, certa vez foi expulso de um prostíbulo — as moças, ao expulsá-lo do estabelecimento, disseram (pelo menos na versão dele): “Você é um patife feio demais para ficar aqui conosco.”³

O jornal de Bennett era tão procurado quanto ele era evitado. O *Herald* logo se tornou o periódico diário de maior circulação nos Estados Unidos. Como único dono, Bennett ficou multimilionário, embora seu dinheiro de nada lhe servisse para entrar nos círculos sociais de Nova York. Não deixou de ser um pária, recusado nos melhores clubes e salões. Se ele se importava? “A sociedade americana”, gabava-se ele, “é formada pelas pessoas que não me convidam para suas festas.”⁴

As opiniões de Bennett pai nunca eram moderadas, independentemente do assunto. Ele era, para citar um exemplo, vigoroso adversário dos direitos femininos — “a maternidade é o melhor remédio para esse estado maníaco”, declarava, “e o recomendamos a todas as afetadas”.⁵ Sua perspectiva não incluía nem o mais leve traço de altruísmo. “Editoriais pomposos

e cruzadas movidas por espírito público, em sua opinião, eram um monte de baboseiras”, observou um biógrafo.⁶ “Todos os homens eram egoístas, gananciosos e intrinsecamente imprestáveis; a condição humana não poderia ser melhorada, muito menos por intermédio do jornalismo.” Bennett dedicava-se exclusivamente a “publicar o melhor jornal da cidade e ver sua argúcia refletida nos balancetes, nas tiragens e nas receitas com publicidade”.

Certo dia de 1840, porém, Bennett de repente sentiu a força de uma emoção pouco familiar: *amor*. Apaixonou-se por uma irlandesa, que tinha metade da sua idade, chamada Henrietta Crean. Elegante alpinista social, fluente em pelo menos seis idiomas, a senhorita Crean ensinava piano e elocução e era considerada por toda parte uma das jovens mais elegantes de Nova York. Bennett com certeza concordava; ele a descrevia em termos arrebatados nas páginas de seu jornal, observando que sua “figura é magnífica — a cabeça, o pescoço e o busto do mais puro contorno clássico”.⁷

Ninguém julgava que fosse possível, mas Bennett estava perdidamente apaixonado. Logo se casaram, e em maio de 1841 nasceu um menino, James Gordon Bennett Jr. (O *The Sun* de Nova York, nêmesis do *Herald*, noticiou devidamente a chegada, mas insistia que o belo menino não poderia ser filho de Bennett.) Embora mais três crianças tivessem vindo em rápida sucessão, só uma delas, uma adorável menina chamada Jeannette, sobreviveu à infância.

Henrietta Bennett odiava o papel de esposa-troféu do mais controvertido misantropo do jornalismo americano. Certo dia, em novembro de 1850, enquanto ela e o marido passeavam pela Broadway, Bennett foi atacado por uma gangue de justiceiros chefiada por um homem chamado John Graham, a cuja candidatura a procurador distrital Bennett se opunha. Henrietta assistiu, horrorizada, ao marido apanhar até quase morrer na rua, enquanto dois policiais que estavam perto não intervieram.

Depois que Bennett se recuperou, Henrietta lhe disse que não queria mais saber de Nova York. Não gostava da vida tempestuosa e manchada de tinta do marido e achava que aquele ambiente era impróprio para criar filhos. Pegou James e Jeannette e partiu com eles para Paris; exceto por poucas e breves visitas, jamais retornou. Bennett voltou à vida de solteirão irritável, dirigindo sozinho seu jornal.

Assim, James e Jeannette cresceram como expatriados — criados por uma mãe irlandesa indulgente, instruídos pelos melhores tutores franceses e protegidos por um oceano de distância do homem severo e duro que tornava possível sua pródiga existência.

QUANDO CHEGOU À adolescência, James passou a viajar com mais frequência para Nova York a fim de ficar com o pai. Bennett queria que o filho um dia assumisse o jornal, por isso lhe deu uma mesa e pelo menos a aparência de algumas responsabilidades. Mas o pequeno herdeiro não tinha interesse por jornalismo — ou por qualquer tipo de trabalho. Descobriu que a alta sociedade de Nova York, que rejeitara o pai, o acolhera calorosamente, e começou a andar com os farristas. Tornou-se admirado, afirmou um editor do *The Sun*, como “o belo ideal do homem do mundo e do indivíduo audacioso”.⁸ Um de seus primeiros biógrafos comentou que “seria preciso um volume inteiro das *Mil e uma noites* para descrever todas as maluquices do jovem e de seus pares”.⁹ Quando não estava em tavernas e casas de prazer, passava a maior parte do tempo em iates, e revelou-se um navegante formidável, apesar de imprudente. O pai construiu-lhe um iate, o *Henrietta*, em 1860, e James começou a participar de regatas e a vencer tanto nos Estados Unidos como na Inglaterra.

Quando a Guerra Civil irrompeu, James quis servir na Marinha da União, embora não tivesse treinamento naval. Como isso era impossível, efetivamente comprou um cargo de oficial no Serviço de Barcos para Fiscalização de Receita, no qual ingressou com a patente de “terceiro tenente” e serviu no iate que doou, o *Henrietta*. Depois de patrulhar Long Island, participou do bloqueio naval na costa da Flórida. O serviço de Bennett ao país foi breve, mas ajudou a forjar uma estreita relação entre o *Herald* e a Marinha dos Estados Unidos que duraria décadas.

Em 1866, Bennett Jr. venceu a primeira corrida transoceânica de iates, tripulando o *Henrietta* a partir de Sandy Hook, Nova Jersey, até a ilha de Wight, em treze dias, 21 horas e 55 minutos. Quando não estava em alto-mar, Bennett começava a mostrar mais interesse pelo *Herald*, e mais tarde, ainda naquele ano, seu pai, adoentado, entregou as rédeas do jornal ao filho. (Bennett pai morreu em 1872, aos 76 anos.)

Desde o começo Bennett Jr. foi um chefe tirânico e imprevisível. “Sou o único leitor deste jornal”, costumava dizer aos editores. “Sou o único a quem é preciso agradar.” Mas seus instintos por uma boa reportagem eram quase perfeitos, e a circulação do *Herald* aumentou de maneira espetacular. Ao contrário do pai avarento, Bennett Jr. estava disposto a gastar vultosas somas de dinheiro para obter notícias e despachava repórteres para cada vez mais longe. Em 1869, teve a ideia de mandar um jornalista procurar David Livingstone na África, e consta que despachou o jovem Henry Morton Stanley com uma ordem quase risível de tão lacônica: “Encontre Livingstone.” Stanley encontrou, é claro, e as reportagens exclusivas que enviou ampliaram ainda mais a circulação do *Herald*.

Bennett era diferente de qualquer outro editor de jornal do mundo. Playboy, esportista alucinado e autocrata absoluto, tinha um jeito de administrar extremamente arriscado e que enlouquecia os repórteres, mas costumava incentivá-los a desvendar histórias extraordinárias sob a pressão de prazos

impossíveis. De alguma forma, a delicada organização funcionava e, sob o comando da incomparável personalidade de Bennett, o *The New York Herald* se tornou o jornal mais interessante e influente dos Estados Unidos, e talvez do mundo. Um repórter e editor que labutou sob as ordens de Bennett durante anos comparou trabalhar para o *Herald* a servir na Legião Estrangeira Francesa: “Havia alguma coisa de atraente no feroz proprietário, com sua inconstância e brutalidade. Dizem que as mulheres são fascinadas por esses tipos. Com certeza os jornalistas são.”¹⁰

NO MEIO DE uma nevasca no ano-novo de 1877, James Gordon Bennett Jr. parou seu trenó no número 44 da rua 19 oeste, disse ao cocheiro para esperar e subiu cambaleando pela escada para participar de uma festa que já tinha começado havia algum tempo na casa de sua noiva. Os rumores que circulavam por Nova York tinham fundamento: depois de histórias de namoricos com atrizes e mulheres de reputação duvidosa, James Bennett finalmente se apaixonara e ia se casar com uma debutante de perfil apropriado. As núpcias estavam marcadas para dali a poucas semanas.

A moça de sorte era Caroline May, filha de um eminente médico que vivia em Baltimore, veraneava em Newport e mantinha uma bela casa em Manhattan. Caroline era descrita como “uma garota de cabelos louros, com queixo orgulhosamente empinado”¹¹ e, de acordo com outro relato, era mulher de “beleza incomum (...) notável pela graça e pela ousadia.”¹² Devia ser mesmo extraordinária, pois conseguira o que muitos nova-iorquinos julgavam impossível. Um biógrafo escreveu: “Jimmy Bennett, veterano das casas de prazer, terror da sociedade bem-educada, cocheiro nu, imprudente jogador de

polo, *bon-vivant* e gastador, estava prestes a ser domado pela domesticidade.”¹³

Ninguém seria capaz de dizer desde quando, mas o fato é que os nova-iorquinos elegantes observavam uma tradição chamada “visita breve” no dia de ano-novo. Famílias tomavam seus cavalos e trenós e, em meio a um alegre barulho de sinos de arreios, saíam pela cidade participando de festas de portas abertas, regadas a conhaque e gemada de uísque. Essas reuniões eram “pretexto para muita bebedeira”, escreveria um contemporâneo.¹⁴ Bennett tinha feito “visitas breves” o dia inteiro, e às quatro da tarde, quando bateu à porta dos May, já bebera muito.

Bennett foi levado para uma saleta cálida e, com sua costumeira vivacidade, seguiu para o bar. Gostava muito de ir à casa dos May, e estes pareciam felizes de tê-lo como futuro genro. Caroline fizera uma grande amizade com a irmã mais nova de Bennett, Jeannette, o que ajudou a consolidar os laços. Todos diziam que Bennett amava a noiva, e sua intenção de se casar com ela parecia genuína. No verão anterior, as colunas sociais dos jornais disseram que em Newport Caroline “tinha o lugar de honra”¹⁵ na carruagem dele, e que ele costumava levá-la ao seu iate. Em Nova York, o casal era visto com frequência na ópera, em jantares e no teatro.

“O casamento era visto como brilhante pelos amigos da jovem dama”, observou um jornal, “[e] os amigos do sr. Bennett e do seu pai estavam igualmente satisfeitos.”¹⁶ A pedido de Caroline, Bennett encomendara um elaborado enxoval de vestidos, joias e roupa de cama das melhores lojas de Paris, e dizia-se que quando a remessa chegou a Nova York funcionários da alfândega cobraram 9 mil dólares de impostos. A cerimônia seria pequena e reservada, e em seguida Bennett e a esposa embarcariam no navio a vapor *Russia* para a Europa, onde uma ampla excursão fora agendada para os recém-casados.

Naquele festivo primeiro dia do ano, os planos de casamento continuavam intactos. Mas uma parte de Bennett parecia não estar pronta para sossegar. Ele tinha dúvidas sobre o matrimônio, ainda que não tivesse dúvidas sobre Caroline. Várias vezes durante o noivado ela fora obrigada a romper quando ele bebia demais e saía com os amigos esportistas, inventando alguma proeza idiota e totalmente constrangedora. Uma coluna de fofocas afirmou que Bennett era capaz de, “a qualquer momento, cair na farrá”¹⁷ e comentou que a bebida tinha um jeito de “intensificar sua impulsividade (...) e amortecer as muitas nobres qualidades de mente e coração que o caracterizam quando é ‘ele mesmo’”.

Apesar disso, a esperança era a última a morrer em certos círculos sociais. Uma coluna social de Nova York observou, com otimismo, que “fazia algum tempo”¹⁸ que Bennett não bebia e que ele parecia “tão assíduo em suas atenções com a noiva que os amigos começam a ter esperança de que, desta vez, haverá um casamento”.

Naquele dia Bennett invadiu a sala de visitas da casa dos May e cumprimentou Caroline, os pais e as muitas irmãs. A sala também estava cheia de amigos de Bennett do Union Club, e houve muita provocação e muitos tapinhas nas costas enquanto circulava no meio deles. O fogo estalava num canto e havia um piano de cauda em outro, com convidados gorjeando músicas natalinas ao redor. Bennett fez uns comentários obscenos e, quando um empregado trouxe uma bandeja de ponche com álcool, ele tomou mais um drinque.

Foi aí que perdeu a noção do que estava fazendo. De pé ao lado do piano de cauda, desabotoou as calças e, diante dos visitantes, começou a se aliviar, projetando um arco de urina para dentro do instrumento. (Outra versão dizia que ele havia urinado na lareira.) Fosse como fosse, Bennett com certeza sentiu que era hora de “esvaziar o pote”,¹⁹ como disse um cronista, e não teve escrúpulo em fazê-lo num salão da alta sociedade. “Bennett

esqueceu onde estava”, escreveria anos depois um editor do *Herald*, “e foi culpado de conduta inadequada a um cavalheiro — ou a qualquer pessoa.”²⁰

A sala de estar de repente virou um caos. Visitantes mais finos ficaram horrorizados e saíram correndo. Mulheres gritaram e desmaiaram — ou fingiram desmaiar. Enquanto Bennett se sacudia, um grupo de amigos fez um círculo a sua volta e quis saber o que, pelo amor de Deus, ele achava que estava fazendo. Ele parecia alheio à enormidade da ofensa que cometera, mesmo quando dois homens fortes o escoltaram bruscamente para fora da residência dos May e o jogaram na rua, ao lado de seu trenó.

SOMENTE NA MANHÃ seguinte, já sóbrio, Bennett começou a compreender o que tinha feito. A família May mandou-lhe um recado dizendo que, mais uma vez, o noivado estava rompido — e para sempre. Quando ele resolveu dar uma passada no Union Club, percebeu uma nova frieza no tom de seus camaradas. Nas ruas, passantes lançavam-lhe olhares estranhos. As pessoas na cidade inteira já esperavam que Bennett se comportasse mal de uma forma pitoresca e estranha, mas dessa vez ele tinha ido longe demais.

Bennet deve ter sentido, mas era orgulhoso demais para se desculpar com os May ou fazer as pazes com Caroline. Talvez acreditasse que não fizera nada de errado. A quem interessava saber como e onde ele esvaziava a bexiga? Passou um dia inteiro em casa, abatido, levando alguns jornais rivais a acreditarem que saíra da cidade — o *The Sun* publicou que tinha ido “para o Canadá”.²¹

Mas o escândalo não se aplacou. Em 3 de janeiro, Bennett saiu do Union Club depois do almoço e ia entrar no trenó que o

esperava na Quinta Avenida quando foi ameaçado por uma figura sombria junto ao meio-fio. Era Frederick May, irmão de Caroline, vindo de Baltimore. Um homem avantajado de 26 anos, Frederick era um sulista à moda antiga, que acreditava em cavalheirismo e honra familiar. Viera vingar-se da desgraça pública da casa dos May (para não falar no piano) e restaurar o bom nome da irmã.

May brandiu um chicote e começou a açoitar Bennett. De início, Bennett não reagiu. May continuou açoitando-o, e o derrubou no chão, espancando-o até deixá-lo quase inconsciente. Havia uma estranha sensação de *déjà vu* naquela cena — era como nos velhos tempos do *Herald*, quando o pai de Bennett sofria os desagradáveis efeitos de muitas surras públicas.

“Por que você não me mata e acaba logo com isso?”, Bennett conseguiu perguntar.²² Agarrou-se ao agressor e jogou-o no chão. A essa altura, as janelas do Union Club estavam atulhadas de espectadores ansiosos. Por um ou dois minutos, os homens rolaram engalfinhados, trocando socos até “o sangue manchar a neve da calçada e da sarjeta”, como informou um jornal.²³

No fim das contas, alguns membros do Union Club correram para a rua e separaram os dois adversários raivosos. May foi embora pela Quinta Avenida e Bennett se arrastou até o trenó, com a mão no queixo, um esgar de dor e um feio corte no nariz.

O nariz foi a menor das lesões. O orgulho de Bennett doía terrivelmente, e nos dias que se seguiram ele sofreu sozinho. Então encontrou uma saída para seu desconforto, uma solução à qual tinha certeza de que seu adversário sulista saberia dar valor. Jeannette, que passava uma temporada com o irmão na mansão da família na Quinta Avenida, tentou, aos prantos, intervir, mas sem resultado. Bennett tomara sua decisão: ia desafiar May para um duelo.

O mensageiro que Bennett enviou para lançar o desafio foi o amigo Charles Longfellow, filho do grande poeta Henry

Wadsworth Longfellow. May respondeu que aceitava o desafio de Bennett, e um local secreto foi escolhido na divisa entre Maryland e Delaware, perto de uma localidade chamada Slaughter's Gap. O duelo seria travado em 7 de janeiro.

EM 1877, DUELAR era ilegal em toda parte nos Estados Unidos e, a rigor, era considerado um costume arcaico, ou mesmo bárbaro. Bennett e May sabiam que qualquer promotor público que ouvisse falar no assunto poderia processá-los; quem saísse vivo do episódio provavelmente seria condenado a muitos anos de prisão. Por isso ficou combinado que os detalhes do duelo seriam mantidos no mais absoluto sigilo.

Viajando com nomes falsos, os dois duelistas e suas comitivas (incluindo cirurgiões) tomaram um trem até uma parada rural na chamada Slaughter's Station e de lá continuaram a pé em terreno coberto de neve. A história que inventaram para tranquilizar os moradores desconfiados foi que eram funcionários enviados pela Ferrovia da Pensilvânia para explorar a área com vistas a construir uma linha secundária. Depois de uma hora de caminhada, chegaram a uma pastagem isolada, que se estendia de um lado a outro da fronteira entre os dois estados, não muito longe das margens almiscaradas do rio Choptank. Uma sentinela foi deixada no terreno elevado circundante para garantir que os grupos de duelistas não tinham sido seguidos.

Aproximadamente às duas da tarde, os dois homens tiraram os sobretudos e tomaram posição, a vinte passos de distância um do outro. Cada um selecionou e carregou sua pistola enquanto os ajudantes ficaram ao seu lado, dizendo palavras de incentivo. May trajava roupas escuras, mas ajudante, achando que o preto se destacaria demais na neve, deu-lhe uma jaqueta de cor clara para vestir. Uma notícia no *The New York World*

informaria depois que May ficou de lado, de costas para o vento, e cobriu o flanco com o braço da pistola, encostando o cotovelo no quadril, enquanto o sr. Bennett “pôs-se totalmente de frente, o que o deixava mais exposto ao perigo, mas lhe permitia melhor pontaria”.²⁴

“Estão prontos?”, perguntou um dos acompanhantes, e, quando os contendores assentiram com a cabeça, começou a contar: “Um, dois, três... *fogo!*” Os dois homens ergueram as armas e miraram.

O que de fato aconteceu em seguida é discutível, mas a versão mais provável é a de que May foi o primeiro a puxar o gatilho. Parece que sua pistola negou fogo (embora alguns relatos sustentem que ele disparou para cima de maneira deliberada). Isso deu a Bennett a chance de se preparar com tranquilidade e mirar com a mais completa diligência. Alguns tensos momentos transcorreram — testemunhas achavam que Bennett, com o bigode trêmulo e arrepiado, parecia tremendamente nervoso. Consta que teria sentido uma pontada de misericórdia pelo vulnerável oponente. Atirou, mas a bala apenas feriu May de leve, atingindo-o poucos centímetros abaixo do ombro no braço em que segurava a pistola. O ferimento só era grave o suficiente para que o médico de May o declarasse “incapacitado”. Fred May não poderia continuar o duelo.

Ambos declararam sua “satisfação” e isso foi tudo — o assunto estava resolvido. Os dois lados ficaram aliviados com esse resultado feliz, mas não trocaram um aperto de mãos, nem sequer falaram um com o outro enquanto andavam na neve, penosamente, de volta para os trilhos do trem.

No caminho, Bennett emparelhou com seu ajudante, dr. Charles Phelps.

— E então, doutor — perguntou. — Acha que agi certo?²⁵

— Eu ficaria muito triste se matasse um homem, qualquer homem, que dependesse da minha misericórdia — respondeu o dr. Phelps. Então, vendo a hedionda cicatriz inflamada no nariz

de Bennett, acrescentou: — Mas eu me sentiria terrivelmente tentado a feri-lo no braço.

Diz-se que May foi levado para a casa de um tio, em Maryland, onde um médico logo o liberou. Bennett e seu grupo se hospedaram numa estalagem próxima e pediram jarros de cerveja. O *Herald* não cobriu o duelo, mas o *The New York Times* publicou várias reportagens — uma delas comentando com satisfação que o caso havia terminado “amigavelmente” e que “os dois grupos deixaram o campo em evidente alto-astral em virtude da agradável conclusão do que corria o risco de ser uma sangrenta tragédia”. Nenhum dos dois homens, afirmou o *Times*, sofreu danos sérios “quanto à vida, aos membros ou à digestão”.²⁶

O CASO BENNETT-MAY tem sido descrito como o último duelo formal travado nos Estados Unidos. Se isso parece duvidoso, certamente foi *um* dos últimos e, devido à importância dos participantes, foi acompanhado com muita atenção no país e no mundo. Autoridades policiais de vários estados investigaram o incidente, mas não encontraram indícios suficientes para abrir um processo; todas as testemunhas cumpriram a promessa de guardar segredo. O dr. Phelps chegou a ir para a cadeia por se recusar a testemunhar perante um júri de acusação convocado pelo promotor público de Nova York. Membros dos dois grupos, na esperança de chamar menos atenção e despistar os promotores, apresentaram anonimamente à imprensa uma versão segundo a qual May não tinha sequer sido ferido — e essa foi a história que, de modo geral, prevaleceu.

Ainda assim, quando voltou a Nova York, Bennet descobriu que sua terrível gafe na casa de May não tinha sido esquecida nem perdoada, e o fato de ter travado um duelo serviu apenas

para dar uma dimensão jurídica à risível notoriedade de um crime social. Ele passou a ser *persona non grata*, exatamente como o pai tinha sido, embora por motivos bem diferentes. Anfitriãs da Quinta Avenida decidiram que “não queriam receber um sujeito que parecia não ter sido domesticado”, afirmou um biógrafo de Bennett.²⁷

A reação do playboy ao ostracismo foi curiosa, ou talvez apenas bennettiana. Se a família de May não o queria, se a sociedade de Nova York o evitava, se o promotor público estava decidido a processá-lo, então que todos se danassem: Bennett deixaria Nova York para sempre. Assim como a mãe o fizera, com ele e a pequena Jeannette a tiracolo, ele abandonaria sua vida nos Estados Unidos para exilar-se em Paris. Romperia relações com a cidade ligada ao nome do seu jornal e administraria seu império comercial do outro lado do oceano, recorrendo a telegramas transatlânticos de preços exorbitantes para se comunicar diariamente com seus editores e transmitir cada um de seus desejos bizarros. “Não foi como se Bennett banisse a si mesmo”, escreveria um biógrafo. Foi, pelo contrário, como se “Nova York fosse banida do seu universo”.²⁸

Um dia, em meados de janeiro, ele esgueirou-se discretamente para as docas e embarcou num navio a vapor com destino a Le Havre. Logo se instalou em Paris, num grandioso apartamento da *belle époque* em Champs-Élysées. Depois de algum tempo, contudo, veio a saber por intermédio de amigos que Fred May chegara à França, ainda disposto a restaurar o bom nome da irmã. Bennett, temendo uma emboscada, encomendou o que foi descrito como uma “resplandecente” couraça — uma cota de malha —, que passou semanas usando sob as roupas. Por fim, enlouquecido pelo suspense e cansado de usar a quente e pesada armadura, mandou amigos conversarem com May para saber quais eram seus planos. Um dos conhecidos com quem Bennett tinha mais contato em Paris escreveria posteriormente: “O sr. May declarou que não tinha

intenções homicidas, portanto, para seu grande alívio, JGB se livrou da couraça.”²⁹

Durante algum tempo, Bennett manteve uma relação com uma amante russa que atendia pelo nome de “Madame A” e, segundo constava, era a “mulher mais desagradável da sociedade parisiense”. Não reatou seu romance com Caroline May — e permaneceu solteiro por quase todo o resto da vida. Nunca voltou a morar em Nova York.

8 · O SÁBIO DE GOTHA

Em março de 1877, James Gordon Bennett, com cada vez mais interesse por uma expedição ao Polo Norte, decidiu que era hora de fazer uma visita ao dr. August Petermann, o especialista em assuntos do Ártico. Tomou uma série de trens de Paris em direção leste, pelo interior da França, depois enveredou pelo interior da Alemanha. Bennett queixou-se de que a viagem de trem fora “uma jornada cansativa”,¹ e aborrecia-o ter de avançar chacoalhando por vastidões soporíferas rumo a uma região que seu jornal não alcançava e que seus iates não podiam navegar. Passou pela floresta da Turíngia, a terra antiga descendo e subindo como um mar verde-escuro. O trem deslizou para uma bacia fértil, uma colcha de retalhos formada por pastagens e campos de mostarda, e entrou bufando no cerimonioso vilarejo de Gotha.

Gotha era um burgo medieval com cerca de quinze mil moradores e extremamente singular, formado por tortuosas ruas de pedras, agudas torres de igreja e sólidos edifícios de pedra e tijolo. As fontes nas praças públicas eram alimentadas por um canal que trazia água fresca de um rio a cerca de 25 quilômetros de distância. Pairando sobre a cidade havia uma enorme fortaleza barroca — o palácio Friedenstein —, construída nos anos 1650. Um repórter de jornal descreveu a Gotha dessa época como uma “cidade sonhadora e sonolenta (...) Dava a impressão de que nada tinha acontecido nos últimos cem anos”.²

Bennett foi à editora de Justus Perthes, onde o dr. Petermann dirigia o seu *Anstalt* (ou instituto) geográfico. Apesar de ficar no

meio do nada — pelo menos na biliosa visão de Bennett —, Gotha era um tradicional centro editorial da Alemanha. Era incongruente, mas essa cidade rústica e diminuta era livresca. Não produzia só mapas e atlas, mas também enciclopédias, dicionários, almanaques, revistas e publicações especializadas de todos os tipos. Estava imersa em belas artes e em delicadas maquinarias de desenho, entre litografia, gravura em metal, impressão a cores, encadernação e outras facetas do negócio editorial. Um zeloso perfeccionismo governava o ritmo da vida na cidade, e tarde da noite era possível sentir as vibrações das rotativas a vapor.

Petermann recebeu Bennett na sala de rascunhos do seu instituto, onde equipes de aprendizes de cartógrafo debruçavam-se sobre pranchas, trabalhando com compassos e pincéis de crina de cavalo e canetas para hachurar. Petermann gostava de levar visitantes àquele lugar. Seu periódico mensal, o *Petermanns Geographische Mitteilungen*, era projetado e preparado ali — assim como numerosos atlas. Apesar de o duque de Gotha ter concedido a Petermann uma cátedra com um título honorário de doutor na Universidade de Göttingen, cerca de 120 quilômetros de distância a noroeste, o cargo era pouco mais do que uma sinecura, e Petermann raramente punha os pés no campus. A movimentada oficina em Gotha era o seu verdadeiro lar. Petermann mantinha um escritório aberto em meio a todo aquele trabalho com a papelada. Bennett, sem saber direito como se dirigir ao eminente cartógrafo, chamou-o de “senhor doutor”.

O *Anstalt* de Petermann era, havia tempos, uma espécie de repositório do mais avançado conhecimento geográfico. As explorações abasteciam seus atlas; os atlas, por sua vez, davam fôlego às explorações. O moto latino da sua revista era *Ubique terrarum* — “Em toda parte” —, e o slogan costumava ser acompanhado pelo antigo símbolo do ouroboros, uma serpente que consome a própria cauda. A imagem refletia a espécie de

raciocínio circular que estava no coração do empreendimento de Petermann em Gotha: o conhecimento do mundo estimula mais e mais conhecimento do mundo.

PETERMANN SEMPRE GOSTOU de mostrar seu pequeno império, que dirigia com severa eficiência. Com frequência era cruel com seus subordinados e economizava elogios. “Sabia ensinar, mas tinha dificuldade para enaltecer os alunos”, escreveria posteriormente um colega de Perthes. “Adquiriu renome mundial subindo nas costas dos colegas de trabalho.”³

Apesar disso, havia um maravilhamento sobre a operação que ele estabelecera. Em seu movimentado ateliê, um retrato notavelmente preciso do planeta Terra tomava forma, numa resolução cada vez mais nítida. Cada feição do mundo recebia um nome, um contorno, uma coloração — cada rio, cabo, fiorde, geleira, pântano e istmo. Nenhum detalhe era pequeno demais para os criadores dos mapas de Petermann. Cada importante diferença de elevação era notada, cada corrente marinha, cada rodovia e ferrovia, cada oásis e rota de caravana, até mesmo a localização conhecida de cabos telegráficos estirados através dos continentes e dos cabos trançados submersos no fundo do oceano.

Seus mapas eram muito superiores. Confiáveis, atualizados, tecnicamente brilhantes e de uma beleza elaborada, quase sempre coloridos à mão. Eram abarrotados de dados, com complexas representações de relevos e gradientes e infinitas curvas e espirais isotérmicas mostrando sutis diferenças de clima, densidade populacional e mudanças de temperatura oceânica. Sua equipe era capaz de produzir um novo mapa com extrema rapidez. Larousse, o editor francês de dicionários populares, tinha, poucos anos antes, tirado o chapéu para sua

obra: “Hoje Petermann é visto em todos os países civilizados como a maior autoridade da nossa época em questões de geografia.”⁴

Depois de lhe mostrar seu *geographischer Anstalt*, Petermann conduziu Bennett pelas instalações editoriais de Perthes, com suas máquinas de gravura em metal e grandes prensas. Então foram andando até a mansão de Petermann, perto da estação ferroviária. Atravessaram o jardim e se dirigiram ao estúdio, onde as prateleiras vergavam ao peso de quase todos os livros sobre o Ártico já escritos. Petermann, como disse um historiador do Ártico, era visto como o “Papapolar”,⁵ uma espécie de “presidente internacional do mundo geográfico”. Gente do mundo inteiro ia a Gotha para se sentar com ele e ouvir suas opiniões sobre a exploração desse território. Recebera numerosos galardões e títulos honorários, e as casas reais da Itália, da Áustria e da Espanha, entre outras, o tinham agraciado com condecorações de grande prestígio.

Apesar disso, havia algo de peculiar em relação a August Petermann. Muitas de suas opiniões sobre o Ártico eram, hoje sabemos, absurdamente irrealistas, ou apenas bizarras. Ele recomendava, por exemplo, que os exploradores sequestrassem pelo menos um homem e uma mulher esquimó de cada tribo nativa das regiões polares que encontrassem e os trouxessem com eles, à maneira da Arca de Noé, para que os cientistas pudessem estudar os cativos e então despachá-los numa turnê para exibição pública. Uma de suas teorias prediletas, sem base em qualquer prova específica, era de que os gregos e os italianos eram, geneticamente falando, as duas nacionalidades mais bem preparadas para suportar os rigores de uma viagem ártica (talvez ele acreditasse mesmo que lá no topo o clima era ameno). Também afirmava que a água salgada do oceano não congelava, pelo menos não o suficiente para manter o Polo inteiro no gelo; acreditava que os campos congelados abarcavam apenas o litoral ártico e eram em sua essência produtos de rios

de água doce que penetravam nos mares árticos. Em outras ocasiões, propunha um argumento um pouco diferente: a água salgada *podia* congelar, talvez, mas, quando isso acontecia, todo o seu conteúdo salino era drenado ou expelido numa “eflorescência”. De toda forma, insistia que campos de gelo continham pouco ou nenhum sal — e os exploradores do Ártico teriam na calota polar uma fonte de água doce não filtrada.

No que dizia respeito ao Ártico, Petermann tinha “uma afinidade inabalável com o palpito errado”, observou David Thomas Murphy, historiador da exploração alemã do Ártico.⁶ “Essas noções parecem ao leitor moderno tão improváveis, tão espetacularmente contrárias à intuição, que, vistas da perspectiva atual, beiram a insanidade.”

Petermann nunca se aventurou numa viagem ao Ártico. Na verdade, a estadia nos Estados Unidos foi de longe a mais ambiciosa de sua vida. Ele era, nas palavras de outro historiador, “o supremo andarilho de cadeira de balanço”. Mas ficava muito teimoso ao se deparar com indícios contrários apresentados por homens que tinham *estado* no Ártico. Em muitos sentidos, Petermann era um enigma — um romântico combativo, um sonhador meticuloso com uma queda pelo espetacular. “Seu caráter combinava virtudes excepcionais e desastrosos defeitos”, escreveu Murphy.⁷ “Era, sem dúvida, um visionário enérgico e determinado, bem-dotado no seu campo de conhecimento, com talento para relações públicas.” Mas era também um “excêntrico sem juízo cuja interpretação errônea e fantasiosa da geografia do Ártico levou uma série de exploradores do Polo ao desastre”.

Seja como for, Bennett ficou fascinado por Petermann e queria ouvir tudo o que ele tinha a dizer. Fez apenas algumas anotações ao longo da conversa que mantiveram por três horas, por isso não se sabe ao certo o que foi dito, mas depois mandou um repórter do *Herald* a Gotha para recuperar o conteúdo da conversa e apresentar uma ampla variedade de opiniões do

professor a respeito do que havia de mais atual sobre a exploração do Ártico.

O SÁBIO DE Gotha aplaudiu Bennett por sua disposição em apoiar financeiramente uma nova investida polar. “A questão do Ártico pertence a todo o mundo”, disse Petermann ao repórter do *Herald*.⁸ “Agora que as fontes do Congo e do Nilo foram estabelecidas, esse é o grande feito que ainda falta.” E, segundo ele, isso era tarefa para os americanos. Se algum dia houvesse tido dúvidas, a viagem que fez à Exposição do Centenário as dissipara.

A Inglaterra, é claro, ainda detinha os conhecimentos mais especializados no campo da exploração polar, mas Petermann tinha sérios questionamentos em relação aos britânicos. Mantinha uma relação de amor e ódio com o Reino Unido.⁹ Embora tivesse nascido e crescido na vizinha Bleicherode e estudado em Potsdam, Petermann trabalhara em Londres no começo de sua carreira e continuava enamorado pela cultura inglesa. Voltara a morar na Alemanha em meados dos anos 1850, mas ainda lia os jornais londrinos todos os dias, bebia chá inglês todas as tardes e acompanhava de perto os boletins da Real Sociedade Geográfica. Sua mulher, Clara, era britânica, e em sua casa se falava inglês. As três filhas foram criadas como autênticas mocinhas inglesas.

Se, no fundo, Petermann era um anglófilo, apesar disso a Inglaterra o rejeitara. Em parte, isso tinha a ver com o nacionalismo e a xenofobia que floresciam no país depois da ascensão de Bismarck e da Guerra Franco-Prussiana. Mas também tinha a ver com estilo: os principais exploradores e pensadores do Ártico na Grã-Bretanha *não gostavam* de Petermann. Achavam-no cada dia mais irrealista e teimoso. O

The Times de Londres resolvera esnobá-lo, assim como a Marinha Real. Quando se tratava do Ártico, Petermann tinha uma impaciência terrível, arrumando encrenca com qualquer pessoa que discordasse dele. Os integrantes da Real Sociedade Geográfica, da qual era membro antigo, votaram por sua exclusão. Parecia que Petermann se tornara um filho enjeitado.

Seu inimigo mais ferrenho na Grã-Bretanha era Clements R. Markham, da Real Sociedade Geográfica. Markham o considerava um charlatão e tagarela. “O dr. Petermann tem causado sérios prejuízos à exploração do Ártico”, afirmara Markham.¹⁰ Achava que o assunto predileto de Petermann, a teoria do mar polar aberto, era pura asneira. (Os britânicos, depois de duras experiências, começavam a abandonar a ideia de navegar pelo Polo; acreditando que não havia mais nada por lá além de gelo. Markham e outros importantes estudiosos britânicos da exploração acreditavam que trenós e depósitos de suprimentos, e não navios, eram o que possibilitaria a chegada ao topo.)

“Toda a experiência”, escreveu Markham, “parece demonstrar que a bacia polar, quando não está coberta de gelo compacto e ininterrupto, fica repleta de massas inavegáveis de gelo flutuante, muito próximas umas das outras, nas quais algum tipo de abertura talvez possa ser encontrado.” Markham alertou que a noção de Petermann da possibilidade de navegar sem problemas para o Polo Norte levaria jovens marinheiros à morte. Petermann, zombava ele, achava que marinheiros fossem capazes de “penetrar o cinturão ou a cinta de gelo que envolve a bacia polar aberta de sua imaginação (...) e depois atravessá-la. Muito fácil escrever isso em Gotha”.¹¹

Sherard Osborn, almirante da Marinha Real e explorador, outro distinto membro da Real Sociedade Geográfica, acrescentou: “Acho absolutamente errado tentar penetrar com navios até o Polo Norte”, escreveu, “e eu só participaria de uma expedição

despachada com esse objetivo se Herr dr. Petermann viesse em pessoa para a viagem.”¹²

Sentindo-se desprezado pelo país adotivo que um dia amara, Petermann se apegou ao seu fabuloso mundo na distante Gotha, ignorando todas as proezas árticas dos britânicos.

Mas os americanos o intrigavam mais do que nunca. Achava que eles tinham um jeito peculiar e interessante de agir. Pareciam ignorar a hierarquia e o peso sufocante do tempo. Com flexibilidade e energia, combinavam o interesse nacional com os interesses comerciais, o patrocínio do governo com o financiamento privado, a glória militar com o orgulho civil. Com suas deslumbrantes invenções e seu vigor organizacional, chegariam ao Polo Norte, disso ele não tinha dúvida. Petermann ficou impressionado com a rapidez com que os Estados Unidos se recuperaram da Guerra Civil e dirigiram seus esforços para a disputa polar. “O mundo não deixará de reconhecer”, escreveu ele, “que os americanos, depois de terminarem uma onerosa guerra civil e pagarem por ela, ainda dispunham de alguma sobra para aplicar na ciência.”¹³

Petermann, é claro, estava ciente de que Bennett tinha enviado Stanley à África. Entendia que se tratava de um golpe publicitário para vender jornais, mas, apesar disso, a jornada de Stanley tinha produzido conhecimento sólido, ao mesmo tempo em que aguçara o apetite público para novas descobertas. Depois disso, Stanley esteve com Petermann em Gotha, e o professor incorporou conhecimento que o explorador garimpara com seu trabalho para criar mapas mais recentes do interior da África. Bennett tinha dado uma contribuição verdadeira e duradoura à ciência, e Petermann lhe era grato por isso.

Petermann acreditava que Bennett e De Long deveriam abordar o Polo Norte com a mesma objetividade, o mesmo pragmatismo determinado que caracterizara a marcha de Stanley pelo Continente Negro. “Algum dia”, disse Petermann ao repórter do *Herald*, “o Polo será encontrado por um navegador que faça o

seu trabalho com o bom senso e a determinação que Stanley demonstrou na África. Vejo a exploração ártica no interesse geral da ciência. Todas as expedições provocam novas perguntas. Quanto mais vemos, mais queremos ver e saber. O êxito é apenas relativo.”¹⁴

A CONSULTA QUE Bennett realmente queria fazer ao “senhor doutor” era sobre o ângulo da investida: como De Long deveria se aproximar do Polo? Qual era a melhor rota para romper o gelo e chegar ao mar polar aberto?

Como era de se prever, Petermann tinha teorias elaboradas sobre o assunto. Em primeiro lugar devia-se desistir da Groenlândia. A rota pelo estreito de Smith só produzia dores de cabeça. A expedição de Charles Hall fora apenas o último exemplo do que aconteceria a qualquer expedição que seguisse por esse caminho. Por ali, os exploradores sempre encontrariam o que Petermann e outros chamavam de mar Paleocrístico, o anel de gelo primitivo irremediavelmente intransitável que cercava o Polo.

“O estreito de Smith tornou-se um hábito”, disse Petermann. “As pessoas acreditam nele porque lhes disseram para acreditar há vinte ou trinta anos. Franklin foi nessa direção, assim como Kane, Hall e Hayes; e outros nomes famosos e gloriosos romantizaram sobre toda aquela região. Por isso ganhou força a ilusão de que, se não puder ser alcançado por tal rota, o Polo não será alcançado de forma alguma. Houve a mesma ilusão sobre as descobertas africanas. Pensem nas expedições que saíram para a África, seguindo trilhas velhas e batidas, e tiveram o mesmo fim: destruição e morte.”

Com certeza era hora de seguir uma rota totalmente nova. Petermann tinha lido os tratados de Silas Bent sobre a Kuroshio

e estava a par de suas ideias sobre um “portal termométrico”. Petermann concordava com Bent. O ponto de partida para o Polo era o estreito de Bering, da mesma forma que De Long vinha pensando. Não só essa rota jamais tinha sido tentada, como também era provável que a Kuroshio fosse uma corrente de água quente poderosa o bastante para abrir um caminho através do gelo que levaria ao mar polar aberto.

Mas Petermann sugeria que havia outra razão convincente para ir pelo estreito de Bering. Na costa do nordeste da Sibéria, próximo ao estreito de Bering, existia um grande e misterioso pedaço de terra assinalado em alguns mapas como Terra de Wrangel. Por séculos, sua existência não passava de um rumor, uma miragem, um sonho coberto de neblina. Ninguém sabia direito o que era. Talvez fosse uma ilha ou um continente, talvez, um portal mágico para o Polo. Talvez nem sequer existisse de verdade. Antes de ser chamada de Terra de Wrangel, tivera outros nomes, rabiscados em cartas de navios baleeiros: Terra de Tikegan, Ilha da Tarambola, Terra de Kellett.

Em 1822, nativos chukchi da costa nordeste da Sibéria falaram ao explorador Ferdinand von Wrangel, enviado pelos russos, de uma terra que, nas condições atmosféricas apropriadas, podia ser vista ao norte. Os chukchis nunca haviam estado lá, mas, com alguns anos de intervalo, em dias claros e nítidos, quando o nevoeiro se abria e quando os caprichos da refração ártica eram favoráveis, uma terra montanhosa parecia elevar-se do mar como um sonho. Os chukchis a chamavam de Terra Invisível e citavam lendas de um povo esquecido que ali vivia. Tinham visto rebanhos de renas avançando pesadamente em direção ao norte a partir do continente siberiano, através do gelo, supostamente para pastar na terra desconhecida durante sua migração sazonal. Bandos de gansos e de aves marinhas também eram vistos rumando naquela direção. Os animais pareciam saber alguma coisa que os seres humanos ignoravam.

Animado com o que ouviu, o barão Von Wrangel navegou para a terra mítica, mas foi detido pelo gelo e não conseguiu sequer vislumbrá-la. Quase trinta anos depois, o comandante de um navio inglês que procurava a expedição perdida de Sir John Franklin julgou ter visto uma grande ilha ártica ao longe. Posteriormente, vários comandantes de navios baleeiros alegaram tê-la visto, embora seus testemunhos fossem contestados. Consta até que um baleeiro alemão, Eduard Dallmann, desembarcou rapidamente por lá em 1866.

Havia algo ali — Petermann estava convencido disso. E essa terra, acreditava ele (com base em histórias de baleeiros árticos e antigos relatos de exploradores russos), era cercada de águas sem gelo. “É fato bem conhecido”, escreveu Petermann, “que existe, ao norte da costa siberiana, a uma distância relativamente curta, um mar aberto em todas as estações.”¹⁵

Então Petermann foi direto ao ponto: Bennett e De Long deveriam usar aquele mar aberto e fazer da Terra de Wrangel o objetivo de sua expedição. Que contribuição para a ciência seria enfim descobrir o que era aquela terra! A caminho do Polo, disse ele, o grupo de Bennett deveria tentar desembarcar em Wrangel, explorá-la e reivindicá-la para os Estados Unidos.

PETERMANN TINHA SUA própria teoria heterodoxa sobre a Terra de Wrangel. Achava que era uma extensão da Groenlândia setentrional — que a ilha se estendia pelo Ártico, formando um imenso continente transpolar. Até produziu um mapa de aparência um tanto ridícula mostrando essa imaginária extensão de terra que ele gostava de chamar de Transpolarlândia. À medida que a Groenlândia se estendia para o norte em direção ao inexplorado Alto Ártico, ela se afinava numa longa probóscide que se espichava por mais de 1,6 mil quilômetros,

passando por cima do Polo e terminando na Terra de Wrangel. Essa península extraordinariamente longa e fina, com um mar polar aberto batendo dos dois lados do seu litoral em uma aparente ausência de gelo — essa terra hipotética em forma de tromba de elefante — parecia absurda no mapa. Mas Petermann sustentava sua teoria com mais zelo ainda por causa do ridículo que provocava.

A ideia dele era que os exploradores de Bennett seguissem pela costa de Wrangel e vissem para onde levava. Poderiam passar o inverno naquela terra se fosse preciso e caçar renas ou qualquer outro animal que ali vivesse. Usariam a Terra de Wrangel como uma espécie de plataforma para chegar ao objetivo final. Se alcançassem o mar polar aberto, seriam capazes de avançar para o Polo em seu navio. Se não, poderiam seguir com a ajuda de cães, trenós e pequenos barcos. De toda forma, com certeza seria uma grande contribuição à ciência — provando ou desmentindo a hipótese da Transpolarlândia. E era provável que chegassem mais ao norte do que qualquer um já tinha chegado.

Petermann insistia que esse era o caminho mais viável para o Polo Norte. “Talvez eu esteja errado”, disse ele ao repórter do *Herald*, “mas o jeito de demonstrá-lo é dando-me evidências. Tenho para mim que se uma porta não abre, deve-se tentar outra. Se uma rota é marcada por fracassos, tente-se uma nova. Não tenho má vontade com qualquer plano ou expedição que signifique um trabalho honesto nas regiões árticas.”¹⁶

Mas que ninguém se iludisse, afirmou Petermann, pois uma viagem ártica era trabalho perigoso. Ele sempre frisava esse ponto. “Uma grande tarefa precisa ser muito bem concebida”, escrevera antes de uma das expedições polares alemãs. “Para essas missões, é necessário ser um grande homem, de grande caráter. Se tiver dúvidas ou escrúpulos, desista já.”¹⁷

Petermann prometeu dar à expedição de Bennett um conjunto completo de cartas geográficas e mapas do Ártico e ajudá-la de

todas as maneiras ao seu alcance. Mas, por baixo desse entusiasmo pelo novo empreendimento de Bennett, havia uma contracorrente de tristeza em Petermann, um sentimento de resignação. Era como se ele estivesse de luto — e, de certa forma, estava. Dois anos antes, uma de suas três filhas morrera de uma doença não especificada, provocada, de acordo com uma versão, por “excesso de esforço mental”.¹⁸

A morte da filha afetara o equilíbrio da existência de Petermann. Seu humor se tornou sombrio. A desordem bipolar estava nos genes; vários homens da família — segundo se dizia, o pai e um irmão — tinham tirado as próprias vidas. Naquele momento Petermann e a esposa, Clara, estavam quase se separando. Ele mergulhara no trabalho como se fosse a última coisa que lhe restasse. Petermann agarrou-se aos seus sonhos árticos com um desespero frenético; a expedição proposta por Bennett, percebeu, talvez fosse a última oportunidade de comprovar suas teorias polares aos olhos do grande público. Almejava que Bennett e De Long tivessem êxito.

Logo que Bennett voltou a Paris, despachou um bilhete otimista para De Long. “Acabo de retornar de uma viagem às pressas a Gotha, numa visita ao dr. Petermann. Sem dúvida você conhece a reputação dele. Garanto que as três horas que passei com ele compensaram totalmente a cansativa jornada. Ele me disse que estuda o problema do Polo Norte há trinta anos e que tem certeza de que o Polo pode ser alcançado.”¹⁹

O estreito de Bering, informou Bennett, era o caminho a seguir — De Long sempre estivera certo. “Petermann diz que a incursão pode ser realizada num verão (...) com um navio apropriado e um comandante experiente em navegação no gelo.”²⁰

Nas palavras de Petermann tudo era tão tentador e tão fácil que Bennett acabou contraindo o vírus do Ártico. Foi apenas uma fantasia de momento, mas até mesmo *e/le* pensou em ir pessoalmente ao Polo, em seu próprio navio. Ao encerrar, Bennett deve ter dado um susto em De Long ao escrever: “Estive

pensando seriamente em conseguir outro navio, além do que você terá, e partir, eu mesmo, pela rota do dr. Petermann.”²¹

9 · PANDORA

Desde o primeiro encontro de Gordon Bennett com George De Long, o desejo do editor de patrocinar uma investida ao Polo Norte só aumentara. Ao longo de 1876 e 1877, ele manteve comunicação assídua com De Long por cartas e telegramas, tentando assegurar-se de que as ambições do jovem oficial não tinham mudado. “Ele está mais disposto do que nunca a seguir com esse negócio até o fim”, escreveu De Long para Emma.¹ No outono de 1876, Bennett convenceu-o a tirar uma licença do Departamento de Marinha e ir à Inglaterra procurar o navio adequado para a viagem ao Ártico. Bennett, é claro, pagaria as despesas.

De Long agarrou a oportunidade. Estava ficando muito preocupado com uma iniciativa recente apresentada ao Congresso por um oficial do Corpo de Sinais do Exército dos Estados Unidos chamado Henry Howgate para estabelecer uma colônia americana em algum lugar das regiões polares, de onde pudesse ser lançada uma incursão ao Polo Norte. A ideia de que uma tentativa de chegar ao Polo tivesse base terrestre, em oposição à náutica, preocupava De Long. Fosse assim, era mais provável que o Exército encabeçasse o esforço, e, em nome da Marinha, ele se sentia tremendamente motivado para encontrar uma embarcação — e depressa.

De Long viajou em um navio a vapor para a Inglaterra em dezembro, e encontrou os círculos de exploração polar em tumulto por causa de uma expedição ao Ártico, liderada pelos próprios britânicos, que acabara de retornar de uma tentativa

quase desastrosa de alcançar o Polo Norte pela costa oeste da Groenlândia. Chefiada pelo oficial naval britânico George Nares, a tripulação tinha atingido um novo recorde por chegar a um ponto ainda “mais ao norte”, mas contraíra escorbuto e tivera uma penca de outros problemas antes de bater em retirada para casa. O fracasso de Nares não saía da cabeça de De Long quando ele se encontrou com Bennett em Somerby Hall, uma clássica mansão campestre que o proprietário do *Herald* tinha em Lincolnshire, mas os dois homens fizeram um acordo para seguir em frente com a missão planejada. Então De Long pôs mãos à obra. Percorreu a Inglaterra de cima a baixo em busca de um navio, despachando equipes de agentes contratados à sua frente para bisbilhotarem os principais portos do país e fazerem investigações confidenciais. Ao longo de três semanas, De Long viajou quase sem parar, tirando cochilos ocasionais ou comendo qualquer coisa no trem. “Aturdi meu estômago com chá”, queixou-se a Emma, “e, com isso e o sono atrasado, estou arisco como um gato.”²

Concentrou seus esforços em especial nos portos da Escócia, onde, com as bem estabelecidas indústrias escocesas da caça a baleias e focas, ele tinha certeza de que encontraria uma embarcação “apropriada para batalhar contra o gelo”. Perambulou pelas docas de Dundee e Peterhead e se misturou aos comandantes — tentando, às vezes, fazê-los soltarem a língua com um pouco de uísque. Mas não conseguiu encontrar nenhum proprietário disposto a abrir mão de seus navios já testados no gelo. “A demanda por barbatana de baleia é fabulosa”, escreveu desgostoso, e “tudo o que dá para navegar será usado nesta primavera e neste verão para caçar baleias.”³

De Long planejara viajar até Hamburgo e outros grandes portos da Europa. Mas primeiro fez uma parada em Cowes, a destacada capital do iatismo na ilha de Wight, no Canal da Mancha. Ali ouviu falar num certo navio chamado Pandora, que tinha retornado com êxito de uma difícil viagem ao Ártico — na

verdade, Bennett ajudara a financiar essa expedição, e um dos correspondentes do *Herald* tinha embarcado para escrever reportagens. Soube que o pequeno navio não estava sendo usado no momento, e talvez estivesse à venda. Num “dia temeroso”,⁴ com ventos fustigando chuva e neve, De Long foi à marina e, perguntando aqui e ali, encontrou a embarcação.

O Pandora foi paixão à primeira vista. Pareceu-lhe um navio “arrumado”.⁵ Com três mastros, mas também equipado com um motor a vapor que acionava uma hélice, o Pandora tinha 146 pés (cerca de 45 metros) de comprimento e maior largura do casco de 25 pés (uns 7,6 metros). A maioria das velas era quadrada, e o navio carregava oito botes, incluindo uma pequena lancha com motor a vapor e três baleeiras. Tinha uma proa acentuadamente em ponta — reforçada para enfrentar o gelo — e uma popa estreita arredondada. O Pandora podia acomodar bem trinta pessoas, o exato número de homens que De Long considerava necessário levar para o Ártico. Seu deslocamento era de 570 toneladas.

O que mais impressionou De Long no Pandora foi a sua história feliz: parecia um barco impregnado de boa sorte. Construído em Devonport, Inglaterra, e lançado ao mar em 1862, serviu aptamente como canhoneira da Marinha Real na costa da África durante quatro anos, antes de passar para mãos privadas. Então, já sem os canhões, o Pandora foi aparelhado para o Ártico e fez duas viagens à Groenlândia, onde se desincumbiu com magnificência como sobrevivente do gelo.

De Long gostava do fato de o Pandora ter sido um navio da Marinha Real. Até aquela altura, a exploração do Ártico estivera a cargo principalmente do Almirantado. Ele sentia bastante respeito pelo legado inglês nessa área, e como oficial de uma marinha frágil, tinha certa reverência por um país que por tanto tempo exercia um vasto e sofisticado domínio dos mares. Achava satisfatória a ideia de que ele, um americano, pudesse vir a comandar uma antiga canhoneira da Marinha Real nas regiões

polares — como se a tocha da exploração estivesse sendo passada, através do Atlântico, a um aspirante mais jovem e ambicioso.

SÓ HAVIA UM problema com o Pandora: não estava à venda. O proprietário, um cavalheiro talentoso e um tanto excêntrico, dado a aventuras, chamado Allen Young, era muito apegado ao seu iate explorador. Young havia capitaneado pessoalmente o Pandora nas duas viagens à Groenlândia. Amava as linhas do pequeno navio, sua confiabilidade e a prontidão com que “respondia ao timão”, como costumava dizer.⁶ O Pandora se tornara sua segunda casa, e ele tinha boas lembranças dos dias que passara em seus conveses.

Às vezes, seu estilo aventureiro tinha um quê de bizarro. Em certa ocasião, quando contornava os campos de gelo na baía de Baffin, Young capturou vivo um urso-polar,⁷ acorrentou-o no tombadilho superior e, depois de administrar-lhe um coquetel de clorofórmio e ópio, tentou domesticar o animal e transformá-lo na mascote do navio. (Também manteve a bordo durante algum tempo um porco de estimação.) Por seus bravos e pitorescos serviços ao país a bordo do Pandora, Young fora sagrado cavaleiro havia pouco tempo.

Sir Allen aventurara-se pela costa leste da ilha de Baffin perseguindo a antiga obsessão do Almirantado britânico: descobrir uma passagem a noroeste pelo alto do Canadá para o estreito de Bering. Como era de esperar, o gelo espesso frustrara seus esforços, como os de todas as expedições anteriores em busca da Passagem do Noroeste. Mas o Pandora desincumbira-se de forma brilhante quando ficou preso no gelo rangente. Em certo momento da viagem, o navio foi “irremediavelmente detido”, nas palavras de Young.⁸ Ele ouvia o madeirame da embarcação

gemer e estalar. A pressão aumentou tanto que ele mandou a tripulação explodir o gelo circundante com pólvora, mas “infelizmente a banquisa ainda pressionava nosso pequeno navio. Já estávamos prontos para abandonar o Pandora se ele mostrasse mais sinais de sucumbir. Achei que ele já estava em seu túmulo de gelo e que escapar seria impossível.”⁹

Mas o barco aguentou firme. Young descobriria mais tarde que, apesar “da severa batalha que travou”,¹⁰ o dano mais grave que o navio sofrera foi entortar uma pá da hélice. Era como se aquele pequeno navio feliz tivesse um anjo da guarda. “Estávamos saudáveis”, gabou-se Young ao secretário do Almirantado ao falar da viagem. “Navegamos em perfeita segurança e conforto.”

Em suas aventuras na Groenlândia, o dono parecia ter criado um vínculo permanente e inseparável com o navio. Apesar de De Long ter oferecido um bom preço, sir Allen não quis vendê-lo. No momento, Pandora não tinha nenhuma utilidade em particular; mas ele queria ficar com o navio — por razões sentimentais.

Ou pelo menos foi o que disse. Um ano depois, num impulso, Young decidiu que queria vender o navio e entrou em contato com Bennett imediatamente. O playboy saiu de Paris para comprá-lo no ato, pela soma de 6 mil dólares. Allen logo se arrependeu da decisão precipitada e procurou Bennett para comprar o Pandora de volta. Mas ele não cedeu.



LOGO QUE PÔDE obter uma licença mais longa, De Long, que passara o ano absorto em leituras sobre o Ártico enquanto servia à Marinha em Nova York, voltou à Inglaterra para supervisionar a limpeza e a reaparelhagem do Pandora. Dessa vez, De Long levou Emma e a filha de cinco anos, Sylvie. Alugaram um quarto em um hotel modesto na rua New Cavendish, número 15, no

West End de Londres. Todos os dias, durante quase quatro meses na primavera e no começo do verão de 1878, De Long ia até o Tâmis, onde o Pandora se encontrava em dique seco num lugar chamado estaleiro Walker, em Deptford. Queria supervisionar cada detalhe da reforma geral do navio. “Um pequeno descuido agora”, escreveu De Long, “pode acabar nos custando o êxito da expedição.”¹¹ Para melhorar o navio, Bennett canibalizou peças e acessórios do seu próprio iate, o Dauntless. De Long, segundo Emma, “jamais relaxava em suas atenções à preparação do Pandora”, e ela também se viu “arrastada pelo turbilhão” quando os planos para a expedição aceleraram.¹²

O fim da primavera foi um torvelinho de jantares e reuniões que, para os De Long, foram como uma longa despedida. De Long se considerava ingênuo a respeito do Ártico, mas em suas últimas semanas em Londres fora tratado como VIP. Esteve com a Real Sociedade Geográfica e também com cientistas e exploradores britânicos de todos os naipes. Aventureiros veteranos no Polo Norte inundaram-no de pedidos para participarem da expedição. Um parente do maior mártir inglês do Ártico, sir John Franklin, ofereceu uma recepção para festejar a iminente viagem de De Long — durante a qual o americano prometeu ficar atento a qualquer notícia do explorador e sua grande expedição há muito desaparecida (33 anos, àquela altura). Sir Allen Young também recebeu os De Long e doou grande parte de seus mapas e sua biblioteca sobre o Ártico para o Pandora.

Com tantas discussões sobre a expedição, a pequena Sylvie percebeu que algo grandioso estava em andamento, mas era jovem demais para entender de que se tratava.

— Para onde o papai está indo? — perguntou, em dado momento.¹³

— Para o Polo Norte — respondeu Emma.

Mas Sylvie encolheu os ombros, achando que era piada, como se o pai estivesse indo para algum lugar mitológico dos livros de

história — como o centro da Terra ou a superfície da Lua.

O *The Times* de Londres notou a atividade no Tâmis. “O Pandora está sendo totalmente reequipado nos estaleiros Walker”, anunciou o jornal, “e pode-se dizer que é quase um novo navio. Em breve, estará pronto para o mar.”¹⁴

De Long e Bennett tinham decidido que novas reformas seriam feitas em Le Havre, onde o Pandora ficaria atracado por mais um mês — e onde seria rebatizado formalmente sob registro americano. Bennett, que retornara a Paris, tentava encontrar um novo nome para o navio, um que não estivesse impregnado de tanta mitologia agourenta. Achou que não poderia, em sã consciência, mandar toda uma tripulação ao Ártico num navio que ostentava o nome de uma história grega sobre uma caixa contendo todos os males e calamidades do mundo.

De Long decidiu comandar o Pandora da Inglaterra para a França, e também depois em todo o trajeto contornando a América do Sul até São Francisco, onde novos reparos seriam realizados num estaleiro da Marinha dos Estados Unidos. Emma e Sylvie o acompanhariam no Pandora até a Califórnia, com uma pequena tripulação. Em meados do verão do ano seguinte, a expedição começaria a sério, rumando para o estreito de Bering — e para o Polo Norte.

Numa bela e luminosa manhã do fim de junho, o Pandora, que estivera brevemente atracado no coração de Londres para se aprovisionar, desceu o Tâmis. A abadia de Westminster e a catedral de São Paulo desapareceram de vista quando o navio fez a curva. Muito animados, George e Emma partiram para o cenário da juventude dela, o lugar onde namoraram e onde tinham se casado: Le Havre, na França.

10 · TRÊS ANOS, OU UMA ETERNIDADE

James Gordon Bennett andava de um lado para o outro de seu navio, estudando suas linhas no luminoso ar salgado. O Pandora não era tão lustroso, rápido, grande como os vários iates que tivera, nem de longe tão belo. Mas acreditava que era um naviozinho “teso” — e com a vantagem de já ter sobrevivido a odisséias no gelo. Ainda era possível melhorá-lo. Mas Bennett, que gostava de se ver como alguém capaz de farejar defeitos náuticos mesmo numa inspeção ligeira, tinha certeza de que sua nova aquisição estava quase pronta para as regiões polares. O que ele viu nesse sólido iate é difícil saber, mas pelo menos disto tinha certeza: a viagem ia produzir manchetes.

Era 4 de julho de 1878. O Pandora estava atracado numa rampa escondida com segurança atrás do quebra-mar, em Le Havre, exatamente no mesmo lugar onde o Shenandoah ficara atracado na noite em que George e Emma De Long se casaram no convés. A rigor, aquele era o último dia da existência do Pandora — que seria rebatizado numa cerimônia naquela mesma tarde.

Bennett decidiu chamá-lo de Jeannette, o nome da irmã. Fretara um trem em Paris e levara consigo o costumeiro *entourage* de patifes e esportistas elegantes, além de alguns repórteres do *Herald* para cobrir as atividades. Jeannette também viera, e com ela — ou tão próximo quanto o protocolo de namoro vitoriano permitia — estava o namorado, Isaac Bell, rico corretor de algodão e magnata de investimentos de Nova York.

O convidado mais conhecido do grupo, no entanto, era Henry Stanley, o explorador galês-americano que atravessara as florestas da África como correspondente do *Herald* e ficara ainda mais famoso com o livro que escreveu sobre a aventura, *How I Found Livingstone* [*Como encontrei Livingstone*].

Todos se encontraram para um almoço no Frascati, um hotel resort e cassino à beira-mar. Era um lugar de lânguido luxo na costa setentrional da Normandia, onde, no verão, parisienses ricos se refugiavam do calor da capital. Na praia, pequenas cabanas de lona listrada inflavam à brisa do mar. Homens musculosos de roupas de banho de peça única, colada ao corpo como um macacão, mergulhavam no frio Atlântico, enquanto crianças erguiam castelos de areia e mulheres de calças largas cochilavam sob as barracas (sendo os banhos públicos em geral atividade pouco recomendada para o sexo feminino).

Na sala de recepções do Frascati, Bennett sentou-se à cabeceira de uma longa mesa de banquete, e De Long, à outra. O editor teve de aguentar muitos brindes e declarações de apoio, observando as atividades com o olhar frio de um avaliador, o bigode arrepiado, um sorriso travesso abrindo-se mais e mais à medida que o álcool fazia efeito.

Mas não fez nada, nem disse nada. Era como se acompanhasse as festividades de longe. Bennett era estranhamente tímido em grupos grandes e ficava desconfortável com os holofotes, mesmo quando eram *seus*. Era como um relojoeiro desinteressado; o tipo de homem que preferia criar situações — e recostar-se para se divertir com os resultados.

De Long e Stanley sentaram-se ao lado um do outro e “mantiveram acesa a fogueira da conversação durante todo o almoço”, escreveria Emma mais tarde.¹ De Long era bem diferente do explorador extravagante, egomaniaco e às vezes cruel, mas ele e Stanley tinham muita coisa em comum e muito assunto para conversar. Os Polos e o interior da África — as zonas frígidas e tórridas, como às vezes eram chamadas —

continuavam sendo os dois grandes mistérios geográficos remanescentes do planeta, e ambos tinham o mesmo curioso patrono para financiar suas incursões em regiões desconhecidas.

Stanley possuía algo que De Long queria muito: fama duradoura, do tipo que vem de uma conquista significativa complementada por sucesso literário. De Long tinha intenção de escrever um livro sobre sua odisseia no Ártico. Mas Stanley, meio de brincadeira, meio a sério, insistia em que *e/le* redigiria o relato definitivo da expedição. A aventura era um furo jornalístico que Bennett desejava repetir para seu jornal — uma espécie de bis.

“Veja só, De Long”,² disse Stanley, “pretendo escrever uma sequência para *Como encontrei Livingstone*. Vai se chamar *Como encontrei De Long!*”

Mais tarde, o grupo se dispersou, passeando pela marina, onde o Pandora estava atracado. Era um dia quente, claro, mormacento. Sylvie, usando chapéu de palha com um desenho feito à mão onde lia-se “Jeannette”, corria pelas docas, comendo damascos e brincando inocentemente na mesma praia onde a mãe tinha crescido. Enquanto a multidão aos poucos se reunia, Jeannette Bennett se afastou por um breve momento com Isaac Bell — “os amantes”, disse Emma, “estavam bastante absortos”³ — até a hora de começar a cerimônia.

DO PONTO DE vista dos deuses marinhos, rebatizar o Pandora podia ser considerado um exercício duvidoso. Como se seu nome mitológico já não fosse pesado o bastante, ainda havia uma antiga superstição entre alguns marinheiros de que nenhum navio deveria mudar de nome. Uns alegavam que era um insulto à própria alma da embarcação; outros achavam apenas que era má ideia, o perfeito exemplo de como provocar o destino.

Mas Gordon Bennett passara a vida zombando das convenções. Tinha suas próprias superstições náuticas, caprichos estranhos e medos bobos, mas essa não era uma delas; daria ao seu navio o nome que quisesse.

A bem da verdade, Jeannette estava longe de ser um nome imponente para um quebra-gelo do Ártico. Mas estava em sintonia com a época. Havia uma tendência, naquele tempo, de se batizar navios (mesmo os destinados a tarefas duras) com nomes de esposas, mães, sobrinhas, tias — como se, pedindo a proteção da mulher favorita, por mais graciosa, tonta ou velha que fosse, de alguma forma as provações que viriam seriam amenizadas.

Era mais provável que a escolha de Bennett tivesse origem em alguma culpa de família. Desde que deixara Nova York para abraçar uma perpétua boa vida em Paris, Bennett quase nunca via a irmã. Além de pagar as contas de Jeannette, não honrava muito bem os apelos presentes no testamento do pai, para que cuidasse de perto do bem-estar da irmã. A própria Jeannette não gostava muito de navios e jamais pediu ao irmão mais velho que desse seu nome a um deles. Mas, obediente, viajara dos Estados Unidos e tomara o trem de Paris para agradecer a cerimônia com sua presença.

De Long ajudou Jeannette a chegar à proa do navio, e sacaram uma garrafa do melhor champanhe. (Bennett, é claro, não poupou despesas nesse quesito.) Uma fita foi cortada e então, com um sorriso doce e coquete, Jeannette quebrou a garrafa no casco recém-pintado.

O Pandora tornou-se Jeannette. Por uma lei especial do Congresso que os representantes de Bennett em Washington tinham conseguido fazer aprovar, o navio foi colocado sob registro americano, como parte dos preparativos para ser declarado embarcação da Marinha. Uma bandeira dos Estados Unidos tremulava orgulhosamente no mastro.

Henry Stanley pôs-se diante da multidão e fez um brinde, depois persuadiu De Long a dizer algumas palavras: “Eu teria preferido que não me passassem a palavra”, disse De Long.⁴ “O senhor, Stanley, tem todo o direito de se pronunciar — cumpriu a sua missão. A minha ainda está diante de mim.” Como De Long sempre dissera, não queria fazer nenhuma promessa de “realizar maravilhas. Temos trabalho duro pela frente, sem romancear. Pode ser que nos ausentemos por três anos, mas também que nos ausentemos por toda a eternidade”.⁵

BENNETT OBSERVOU A cerimônia com o distanciamento de sempre. Continuou “lá atrás”, disse Emma, “e foi impossível trazê-lo para a frente e fazê-lo participar de forma ativa”.⁶ Talvez a mente do editor-chefe já estivesse em outro lugar — deveria partir para Nova York no dia seguinte, para uma de suas inspeções não anunciadas dos escritórios do *Herald*.

O pequeno grupo saiu do Jeannette e voltou ao Frascati para uma noitada de comemorações e brindes de conhaque entre nuvens azuis de fumaça de charuto. Depois dessa noite, Bennett e seus convidados se dispersariam para retomar suas atividades, deixando De Long mais ou menos sozinho para planejar e iniciar sua viagem. Jeannette voltaria às pressas para Nova York com Isaac Bell. Casariam-se em poucos meses e logo começariam a construir uma das elegantes “casas de campo” de Newport.⁷ Stanley voltaria para novas explorações na África e para uma carreira que o consagraria tanto cavaleiro quanto demonizado, e cujas brutais aventuras inspirariam *No coração das trevas*, de Joseph Conrad.⁸

Bennett desejou boa viagem a De Long e disse que o veria no embarque do Jeannette em São Francisco. Quando De Long informou que Emma o acompanharia na viagem de 29 mil

quilômetros até a Califórnia, Bennett ficou surpreso e um pouco chocado. Então De Long julgou ter percebido uma pontada de tristeza no solteirão de tantos anos. “Sua mulher deve tê-lo em alta conta”, disse Bennett. “Mulher nenhuma jamais faria isso por mim.”⁹

Bennett cedera três homens para se juntarem a De Long na viagem; se tudo desse certo, estavam dispostos a aderir à expedição ao Polo. Dois deles, Alfred Sweetman e John Cole, tinham trabalhado por anos nos iates de Bennett. Sweetman era um carpinteiro e mecânico britânico, desengonçado, confiável, mas de uma precisão quase lúgubre. (Ao informar sua idade a De Long, disse que tinha “38 anos e cinco sextos”.)¹⁰ Cole, irlandês, era um ágil contramestre de pouco mais de um 1,5 metro de altura que, segundo se dizia, era capaz de subir num cordame como um macaco. Conhecido como Jack, estava no mar desde os treze anos. “Vai descobrir que Cole é um dos melhores marinheiros que já teve”, disse Bennett a De Long. “Na hora do perigo, vale seu peso em ouro.”¹¹

Como navegador, Bennett tinha sugerido um sujeito peculiar, mas perspicaz, chamado Danenhower. Mestre John Wilson Danenhower tinha 29 anos, nascera em Chicago, formara-se na Academia Naval e veio com a mais alta recomendação de ninguém menos do que o ex-presidente Ulysses S. Grant, que o conhecera havia pouco tempo, enquanto cruzava o Mediterrâneo no USS Vandalia. Danenhower era um homem alto, formal, de uma beleza vistosa, com mãos finas, elegantes, barba cheia aparada e cabelos negros arrepiados. O rosto palpitava com uma inteligente sensibilidade; as grandes orelhas em concha e os penetrantes olhos negros contribuía para dar a impressão de que não perdia nada à sua volta. Danenhower havia muito ardia de desejo de chegar ao Polo. Disse a De Long que queria ir ao Ártico “de todo o coração”.¹²

De Long gostou dele de imediato. Danenhower era um conversador brilhante, com um senso de humor cínico. Lera

muito sobre astronomia, fenômenos magnéticos, física e história da exploração do Ártico. Seu conhecimento de navegação parecia incontestável. Entre outras missões, trabalhara algum tempo no Observatório Naval dos Estados Unidos, em Washington. Apesar disso, algo nos seus modos fazia De Long pensar. Certo dia em Le Havre um oficial americano lhe contou uma fofoca suculenta: ouvira dizer que Danenhower certa vez tivera um “problema de cabeça” e fora declarado insano. Quando De Long lhe contou essa história perturbadora, Bennett respondeu, sombriamente: “Se alguma coisa deixa um homem insano é congelar lá no Ártico.”¹³

Apesar disso, De Long decidiu contratar Danenhower como navegador para a viagem em torno da América do Sul — serviria como um teste. Achava que, se a cabeça de Danenhower ainda estivesse “em desordem”, a longa viagem até São Francisco com certeza revelaria “quaisquer efeitos ainda presentes de sua velha enfermidade”.¹⁴

Bennett concordou com o plano. Ao partir, seu único pedido a De Long foi, como sempre, estranho: depois que ele e Danenhower saíssem de Le Havre no Jeannette, era imperativo que ninguém deixasse o navio, ainda que por um momento, até chegar a São Francisco. Embora a viagem pudesse levar mais de duzentos dias, não era para ninguém, em circunstância alguma, pôr os pés em terra firme até que o navio passasse pelo Golden Gate.

Bennett não deu nenhuma explicação para essa ordem esquisita. Era uma de suas ideias excêntricas — e, é claro, ele esperava ser obedecido.



A PARTIDA DO Jeannette de Le Havre estava programada para 15 de julho. Naquela manhã, um grande grupo de amigas de

infância de Emma apareceu nas docas, com uma variedade de queijos franceses e outras iguarias, para lhe desejar *bon voyage*. “Ficaram maravilhadas com minha ousadia”, disse ela, notando que a maioria das mulheres francesas “ama demais o seu país para deixá-lo sem pensar duas vezes”.¹⁵

Como presente de despedida, as amigas lhe deram uma grande quantidade de vasos de plantas floridas para revigorar seus aposentos no mar. Ela os colocou em volta do mastro da mezena que atravessava sua cabine — transformando o cômodo, para todos os efeitos, numa floresta tropical em miniatura — e prendeu as dezenas de vasos de terracota com cordas.

As primeiras semanas da viagem foram tranquilas, o Jeannette seguindo para sudoeste ao longo da costa de Portugal e do Marrocos, depois passando pelas ilhas Canárias antes de avançar pelo vasto Atlântico. O tempo continuava bom; os mares, calmos; e os ventos, tão favoráveis que De Long nunca precisou ligar o motor a vapor. “Como estávamos velejando”, contou Emma, “não havia sacudidelas nem barulho, só o murmúrio da água que o Jeannette cortava.”¹⁶ O taifeiro, Samuel, um ator dramático nascido na Suíça, com dicção impecável, cantava belas árias enquanto ia de um lado para o outro pela galeria. (Descobriu-se que tinha passado uma temporada com a Metropolitan Opera Company de Nova York.)

Emma e George nunca haviam desfrutado de um interlúdio de felicidade tão prolongado. Passaram muito tempo lendo livros da esplêndida biblioteca do Jeannette, que continha quase todos os volumes publicados sobre viagens polares. Sir Allen Young doara muitos de seus velhos títulos, e Bennett repassara toda a sua biblioteca de literatura ártica. De Long também juntara uma impressionante coleção de cartas geográficas e mapas, muitos deles da companhia de atlas de Petermann em Gotha, inclusive todas as cartas conhecidas sobre o mundo ao norte do paralelo 65.

“Mergulhamos totalmente no estudo do Ártico”, disse Emma, e “no grande objetivo à nossa frente.”¹⁷ Danenhower costumava se juntar a eles na sala de mapas para animadas discussões sobre a melhor rota a seguir através do estreito de Bering, os prováveis ventos e correntes no Ártico, e o que aconteceria quando chegassem à Terra de Wrangel. Absorta nessas conversas, Emma começou a perceber “como a ciência é poderosa, e como a devoção a ela se torna atraente”.

Às vezes, George tirava Emma de sua cadeira de leitura e os dois iam passear pelo convés de braços dados, conversando na bruma salgada, com Sylvie correndo para acompanhá-los. “Embora Sylvie e eu estivéssemos prestes a nos separarmos do pai e do marido por muito tempo”, escreveu Emma, “não nos ocorreu sequer uma palavra — acho que sequer um pensamento — de arrependimento ou apreensão.”¹⁸

11 · UMA BÊNÇÃO

Em 15 de julho, mesmo dia em que o *Jeannette* partiu de Le Havre, o *The New York Herald* deu destaque à ocasião publicando uma longa reportagem sobre Petermann. No texto, intitulado “O desconhecido mundo ártico: entrevista com o dr. Augustus Petermann, o distinto professor alemão”, tanto o entrevistador como o entrevistado tremiam de ansiedade pelas descobertas que o navio faria no Alto Norte.

A essa altura, Petermann se tornara o guia espiritual da expedição — o principal teórico, a eminência parda. Apesar de nem De Long nem Bennett aceitarem a palavra de Petermann como evangelho, as ideias do professor tinham se convertido no fundamento intelectual e científico de toda a empreitada. Petermann dera a Bennett suas melhores cartas e mapas do Ártico, e, curiosamente, o Sábio de Gotha depositara suas maiores esperanças no êxito da expedição, como uma forma de confirmar suas hipóteses sobre o Polo Norte.

E assim Bennett, entendendo que era merecido vincular publicamente Petermann à viagem, enviara um repórter do *Herald* de Berlim para passar o dia com “o liberal e entusiástico erudito de Gotha”.¹ Era um cálido dia de verão, dia de feira em Gotha, e a cidade estava em alvoroço. Agricultores vendiam cerejas aos baldes e grossos nacos de vitela recém-abatida, e namorados eram vistos em encontros românticos pelos cantos mais escuros. “Crianças com cabelos de um louro pálido faziam algazarra nas ruas”, observou o repórter do *Herald*, e “as

cervejarias estavam repletas de gente, nos mais esquisitos trajes campestres, tomando cerveja e comendo queijo.”²

Petermann convidou o repórter para ir a sua casa. Começou a conversa falando sobre o patrão do entrevistador. “O fato de o sr. Bennett ter proposto uma expedição polar me deixa muito feliz”, disse.³ “Pelo que sei a respeito do Jeannette, é o navio adequado para essa missão.” Petermann se ateu a sua noção do mar polar aberto. “A área central das regiões polares é mais ou menos livre de gelo”, afirmou, admitindo, entretanto, que era provável que não fosse “como o Mediterrâneo ou o Golfo do México, sempre transitáveis”. Apesar disso, acrescentou: “Estou convencido de que pode ser navegado por uma embarcação como o Jeannette.”

Petermann acreditava nas aventuras dos navios, e não achava que fosse possível chegar ao Polo Norte de trenó. Embora os modelos puxados por cães pudessem servir como “suplemento útil”, não deveriam ser considerados “elemento essencial de uma expedição”, afirmou. “Não é o que os cães podem fazer, mas o que os homens podem fazer, que trará resultados nas regiões árticas. Sou a favor do mar. O que se precisa é de um bom barco e um motor a vapor. Estou disposto a prestar homenagem aos homens que trouxerem seus navios de volta para casa.”⁴

O Sábio de Gotha estava animado com a possibilidade de que De Long encontrasse uma civilização humana no Polo Norte. “Eu não ficaria nem um pouco surpreso”, disse, “se esquimós fossem encontrados bem debaixo do Polo. Não é tão improvável assim.”

Petermann previu que, do ponto de vista do clima e da saúde, a viagem do Jeannette seria surpreendentemente fácil. “No que diz respeito à saúde, as regiões árticas são cem vezes preferíveis aos lugares onde Stanley esteve no Congo”, falou. Ele achava que a privação da luz solar poderia afetar os nervos de alguns homens, mas o clima no Ártico não seria tão severo como as pessoas imaginavam. “É um frio suportável e que não

inviabiliza prosseguir”, afirmou. “É aquela grande noite que pesa no corpo e na mente.”

— Então — perguntou o correspondente do *Herald* —, o senhor não tem dúvida de que o Polo um dia será encontrado?

Petermann respondeu:

— Não mais, por termos encontrado o Congo. E espero que a expedição do sr. Bennett o encontre.⁵

A entrevista do *Herald* terminou aí. “Essas palavras”, concluiu o repórter, “foram ditas como uma bênção, com alegria, enquanto saíamos da casa do doutor, passando pelos jardins, rumo ao portão. As sombras da tarde caíam e, enquanto a noite chegava, a velha cidade parecia zunir e sussurrar, cabecear e se enrolar para dormir.”

EMBORA PETERMANN TENHA conseguido parecer feliz naquele dia, a verdade é que andava sofrendo terrivelmente. O transtorno bipolar que tomara conta dele nos dois anos anteriores se agravara. Meses antes, em maio de 1878, ele se divorciara da mulher, Clara, e, passados poucos dias, casara-se por impulso com uma alemã, Toni Pfister, da cidade de Bernburg. Seus amigos e conhecidos acharam que fora pura maluquice, pois ele mal conhecia a mulher, e em poucas semanas ficou claro que a nova união fracassaria.

Ele estava extremamente infeliz, assim como ela. Petermann sentia falta da vida com Clara e as filhas, que tinham voltado a viver na Inglaterra. “A consciência pesada lhe roía a medula”,⁶ disse um de seus primeiros biógrafos. “Uma agourenta melancolia lançava-lhe uma mortalha cada dia mais sombria.”

Petermann estava com os nervos em frangalhos. Não conseguia dormir, comer ou se concentrar. Perdera o gosto pela vida. Já não se sentava ao piano nem acompanhava o noticiário

internacional pelos jornais. Também parecia desanimado com o trabalho. Berlim começara a eclipsar Gotha como centro de cartografia, publicação de mapas e debates sobre exploração. Petermann tinha a sensação de que estava perdendo suas habilidades, que a posição que ocupava em seu campo de conhecimento declinava.

Em 25 de setembro de 1878, foi encontrado em casa, pendurado por uma corda.⁷ Era evidente que vinha pensando em suicídio havia algum tempo, pois escrevera um bilhete três semanas antes. Em seus últimos meses, fizera numerosos comentários cifrados aos amigos — comentários que, em perspectiva, faziam terrível sentido.

Quando recebeu a notícia de sua morte, Clara, em Londres, logo escreveu uma carta para um amigo da família: “Estou sempre pensando em como vão as coisas na casa de Petermann”, afirmou. “Meu Deus, tudo me parece um pesadelo.” Coube-lhe um “terrível destino”, disse Clara, mas ainda se considerava “sua pobre mulherzinha, que ele julgou tão mal”.⁸

Petermann foi sepultado como herói local num parque verdejante e sombreado nos arredores de Gotha, e saudado internacionalmente como uma espécie de mártir da cartografia. Não havia indícios de que em suas horas finais pensasse especialmente no Ártico. Sobre a escrivaninha, ficou um manuscrito que estava redigindo sobre alguns aspectos da exploração da África. No momento em que apertou o nó da corda, sabia que o navio carregando a esperança de validar seus sonhos mais queridos estava a caminho de São Francisco — de onde seguiria para o Polo.

A entrevista ao *The New York Herald* foi a última declaração pública que August Petermann fez.

12 · SEGUNDAS CHANCES

Quando o Jeannette se aproximava da linha do equador, as águas adquiriram uma calma oleosa, fervilhando de enguias, tartarugas e golfinhos. Certa manhã, peixes-voadores se atiraram a bordo — “bem a tempo”, de acordo com Emma, “de serem servidos no café da manhã”.¹

A poucas centenas de quilômetros da costa do Brasil, o navio atravessou uma forte tempestade tropical. No auge da fúria da ventania, com as ondas passando por cima dos conveses, a retranca do mastro principal do Jeannette quebrou. A lona da vela mestra dançou loucamente no cordame, e o navio quase emborcou. De Long e Danenhower conseguiram prender a retranca, mas a tempestade continuou a uivar noite adentro, inundando as cabines.

Emma ficou no seu beliche, segurando com força a pequena Sylvie, esperando uma “morte honesta e rápida”.² Enquanto o navio rolava no mar agitado, os vasos de plantas que Emma tinha recebido das amigas se espatifavam pelo piso. Na cabine escura, ela ouviu “uma planta depois da outra lançar-se”. De manhã, inspecionando os destroços, percebeu que todas as plantas mutiladas e todos os cacos tinham de ser “entregues às profundezas”.

Alfred Sweetman, o obstinado carpinteiro, improvisou uma nova retranca com um pedaço de madeira que sobrou, e logo o Jeannette prosseguiu viagem, capengando lindamente. Já manhã alta, dois pássaros canoros, que evidentemente tinham sido arrastados pela tempestade, descreviam círculos sobre o

navio e pousaram no convés. Era provável que tivessem vindo do Brasil, duas belas aves passeriformes de uma espécie que ninguém a bordo reconheceu. Uma delas pousou nos bastos cabelos de Danenhower. “Deve achar que é uma moita!”, disse Emma, rindo. Obviamente exaustos, surrados pela tempestade, os pássaros deviam ter voado centenas de quilômetros.

Os dois “pequenos visitantes” se tornaram mascotes do navio — centro das afeições de todos, adotados como um tipo de augúrio. Emma tentou alimentá-los em sua cabine para que se recuperassem. Ofereceu-lhes grãos, pão e queijo rejeitado, mas os pássaros não tocaram em nada. Um deles logo morreu, talvez de fome e exaustão. Samuel, o taifeiro, escreveu um poema dedicado ao seu “melancólico destino”.³ Depois de uma cerimônia solene, selou os versos e o pássaro morto numa garrafa, que lançou ao mar.

O outro pássaro parecia melhorar. Mas poucos dias depois escapou voando da cabine de Emma, pela porta deixada escancarada por descuido. Os tripulantes correram pelos conveses tentando capturá-lo, mas o pássaro levantou voo do navio para o mar. “Fez três tentativas de voltar a bordo, e achávamos que fosse conseguir”, escreveu Emma. “Mas suas forças logo lhe faltaram e ele caiu na água e se afogou, para nossa grande tristeza.”⁴

UM DIA, QUANDO o Jeannette se aproximava do extremo sul da costa da Argentina, próximo à Terra do Fogo, mestre Danenhower chamou De Long num canto para dizer que precisava lhe fazer uma confissão.

Danenhower disse que certa vez tinha sofrido um ataque de “melancolia”. Fora três anos antes, quando viajava a bordo do Portsmouth, perto do Havaí. Não era capaz de dizer em definitivo

o que provocara a depressão, mas na época passava por “problemas domésticos”, em Washington, onde morava. Depois de seis meses no mar, fazendo escala em vários portos, ele não recebeu uma carta importante que esperava que lhe fosse enviada. Para De Long, parecia uma questão ligada à vida sentimental; julgava que Danenhower tinha uma veia romântica, assim como ele.

De toda forma, a melancolia de Danenhower se agravara. O médico de bordo o incluiu na relação de doentes. Como não melhorasse, acabou sendo mandado de volta para Washington, onde concordou em ficar sob os cuidados de um médico no Hospital do Governo para Alienados.

Danenhower aceitou, no entendimento de que não ficaria preso de forma alguma. Mas, quando a porta do asilo se fechou atrás dele, foi tratado como lunático — confinado, isolado, suas queixas ignoradas, as cartas para o mundo exterior jogadas fora. Tentou escapar, mas foi interceptado e atirado numa cela acolchoada. Acreditava que provavelmente ainda estaria lá não fossem seus pais, em Washington, que conheciam o secretário da Marinha — que, ao saber da detenção de Danenhower, mandou soltá-lo de imediato.

“Achei melhor lhe contar tudo”, disse ele a De Long. “Sinto-me tão bem quanto qualquer oficial da Marinha. Nunca perdi o juízo nem por um momento.”⁵

Era muita informação para o comandante De Long assimilar de uma vez, mas ele apreciou a franqueza de Danenhower e o fato de ele ter resolvido contar a história por iniciativa própria. “Acreditei nele”, escreveu De Long.⁶ Como os problemas tinham ocorrido três anos antes, o comandante estava disposto a dar ao navegador o benefício da dúvida. Por princípio, acreditava em dar sempre uma segunda chance. Além disso, Danenhower fora muito bem recomendado: se era bom para o presidente U. S. Grant, era bom para o Jeannette também.

Até aquela altura da viagem, Danenhower tinha se saído bem, e era sempre uma companhia animada e interessante. Não parecia ter nada de deprimido. “É esperto e bem disposto”, escreveu De Long, “atento às suas obrigações (...) bom marujo e navegador correto.”⁷ A não ser que viesse a saber de alguma coisa diferente em São Francisco, já tinha decidido que Danenhower seguiria na expedição para o Polo Norte.

DEPOIS DE OITENTA dias no mar, o Jeannette seguiu para o estreito de Magalhães. Ao longo de semanas, De Long e Danenhower venceram as traiçoeiras correntes cruzadas que corriam através do vasto emaranhado de ilhas cobertas de cerração, até que o Jeannette finalmente entrou no arfante Pacífico. Navegando pela costa do Chile, De Long sabia que precisava parar em algum ponto para reparar a retranca improvisada, mas a insistência de Bennett em que ninguém pusesse os pés em terra não saía de sua cabeça. Continuariam rumando para o norte sem parar, para desgosto de Emma. “Estávamos havia tanto tempo sem avistar terra”, escreveu ela, “que meu desejo de pisar em solo era quase incontrolável.”⁸

Era primavera no Hemisfério Sul, mas ainda fazia um frio de enregelar na extremidade polvilhada de neve do continente sul-americano. George e Emma passavam a maior parte do tempo enroscados ao redor de um fogão aberto na frente, lendo à sua luz bruxuleante. Os temporais eram tão frequentes que Samuel teve de estender cordas de apoio entre a cozinha e o refeitório — e mesmo assim ainda cambaleavam, “e os pratos e tudo o mais esparramavam pelo convés, e tínhamos menos comida no jantar”.

Mais acima na costa do Chile, uma borrasca envolveu o Jeannette de repente. As ondas do Pacífico “se erguiam

poderosamente”, escreveu Emma, e o barco “estremecia quando era atingido por elas”. Num instante de horror, o navio se inclinou tanto que a borda de boreste chegou a tocar de leve no mar. “O horizonte inclinou-se loucamente, e a ventania era puro negrume a nossa volta. Nós nos seguramos e confiamos no navio.” A embarcação começou a fazer água e parecia a ponto de submergir.

Então, num minuto, a tempestade cedeu, o vento amainou e o Jeannette voltou a se estabilizar. No refeitório, Samuel serviu castanhas e café aos nervosos tripulantes, e De Long, imperturbável, desceu da ponte de comando e agiu como se nada tivesse acontecido. Emma escreveu: “Ninguém disse uma palavra sobre como tínhamos chegado a um triz da eternidade.”⁹

Ao largo das costas do Peru e do Equador, o tempo se acalmou e a temperatura subiu. Emma e George quase sempre passavam o entardecer no convés, regalando-se com o ar tropical. Ela jamais esqueceria as noites de outubro que passaram juntos — “as brilhantes constelações do sul, o navio avançando sem percalços, o taifeiro assobiando tão suavemente que mal ousávamos respirar para não quebrar o encanto”.¹⁰ Havia apenas o estalar tranquilo da madeira, o gemer das cordas esticadas, e o vento cantando no cordame. George De Long e a esposa nunca tinham sido tão felizes. Durante tantos anos, a poderosa relação dele com a vida no mar fora uma abstração para Emma, um obstáculo à sua união. Nessa viagem, aquilo os unia.

O Jeannette bordejou a massa continental mexicana, depois a Baixa Califórnia, e seguiu pelo acidentado litoral. Dois dias depois do Natal, o navio entrou pelo Golden Gate, restando apenas um balde de carvão em sua carvoeira.

A viagem de 28.900 quilômetros a partir de Le Havre durara 166 dias. O Jeannette tivera um desempenho magnífico, tanto na avaliação de De Long quanto na do mestre Danenhower. Em

obediência aos estranhos desejos de Bennett, ninguém pusera os pés em terra firme.

13 · A EXPEDIÇÃO AMERICANA AO ÁRTICO

O comandante De Long examinou o navio castigado pelas intempéries sob a luz dourada da Califórnia, verificando cada válvula e componente, cada tábuca ao longo de seu comprido casco. Ficava imaginando onde estaria escondido o ponto fraco. Onde estavam as madeiras podres? As junções por onde entrava água? O menor defeito poderia significar a morte dele e de seus companheiros no Ártico. O Jeannette sobrevivera à viagem — comportara-se admiravelmente, a bem da verdade —, mas o comandante sabia que o navio não estava preparado para travar a batalha contra o gelo. Ainda havia muito trabalho a realizar, e poucos meses para isso. A fim de aguentar as pressões do campo de gelo, o barco precisaria ser reforçado como nenhum outro navio com destino ao Ártico fora reforçado até então.

Pela maior parte de janeiro de 1879, o navio ficou atracado no Estaleiro Naval da ilha de Mare, perto de São Francisco, aguardando inspeção de um conselho de engenheiros navais especialmente designados para isso. A ilha de Mare era o único estaleiro da Marinha na Costa Oeste, onde novas embarcações eram construídas e navios da Esquadra do Pacífico eram submetidos a manutenção e inspeções de rotina. Era um complexo de fundições, oficinas de tubos, máquinas, piche, serrarias, chaminés e guindastes em volta de um dique seco flutuante, tudo isso instalado numa ilha alagadiça, onde o rio Napa deságua num remoto estuário da baía de São Francisco.

Toda as manhãs o sino anunciava o começo do turno, e os grupos de operários braçais — carpinteiros e caldeireiros, funileiros e carroceiros, bombeiros e pintores, calafates e tanoeiros — entregavam-se a seus ofícios fumacentos e cacofônicos. A ilha de Mare era o posto avançado a oeste do crescente poderio dos Estados Unidos, a oficina bem equipada de sua marinha ainda minúscula, mas que logo começaria a ascender, que aos poucos trocava a lona pelo vapor e a madeira pelo metal. Empoleirada no alto do edifício do quartel-general ficava a estátua de uma águia americana banhada de cobre. A imensa ave estava posicionada de tal maneira em relação à água que parecia dizer adeus às embarcações que se aventuravam para os rincões mais distantes do Pacífico.

Muitos grandes navios tinham sido lançados ou vistoriados na ilha de Mare — brigues, monitores, corvetas, escunas, chalupas canhoneiras. Mas, durante maior parte do século XIX, a embarcação mais lendária em que o estaleiro trabalhou foi a velha fragata USS Independence, com 54 canhões, construída em Boston, e que, de acordo com um historiador da Marinha americana, foi por quase setenta anos “parte tão integrante da zona portuária da ilha de Mare quanto as gaivotas”.¹

Entre os navios de guerra atracados ao lado do estaleiro, o esguio Jeannette parecia frágil e discreto. Quando os engenheiros da Marinha começaram a fazer uma análise formal, não ficaram muito impressionados. Para resistir ao gelo, achavam que a embarcação ainda precisava de trabalho considerável — principalmente no casco. Parecia-lhes um mistério que aquele iate explorador tivesse sobrevivido a três viagens ao Ártico como Pandora.

Esses homens eram pagos para ser cautelosos, é claro, e sabiam que suas recomendações não teriam muitas consequências dentro da hierarquia da Marinha, em especial porque Bennett cobriria todas as despesas. Apesar disso, a avaliação dos engenheiros foi avassaladora: teriam de arrancar

conveses, construir anteparos, instalar novas caldeiras, rearranjar carvoeiras, reforçar todo o casco com mais camadas de forro de madeira. Falaram em acrescentar ambiciosos sistemas de vigas e braçadeiras. À medida que a lista de reparos e renovações crescia, calcularam uma despesa que talvez chegasse a 50 mil dólares.

De Long ficou chocado, mesmo sabendo que muitas reformas eram necessárias e que ele e seus homens seriam os beneficiários das melhorias propostas. Via sérios problemas nas recomendações dos engenheiros. “Precisamos detê-los”, escreveu, “ou acabarão conosco.”² Embora Bennett jamais empalidescesse diante de uma conta, De Long achava que era seu dever evitar que os técnicos inventassem reparos desnecessários para tirar dinheiro do ausente — e notoriamente esbanjador — editor-chefe. “Coloco seus interesses a par dos meus”, escreveu De Long a Bennett logo que chegou à Califórnia. “Estou me esforçando para reduzir as despesas com tanto zelo quanto se eu fosse pagar as contas, e não você.”³

O trabalho seria feito inteiramente na ilha de Mare, mas De Long sabia que o verdadeiro poder por trás dos reparos do navio, bem como de sua equipagem, de seu aprovisionamento, e de quem trabalharia nele, estava concentrado a cerca de 4.800 quilômetros de distância — na Costa Leste. Ele desejava consultar o Departamento de Marinha, o Instituto Smithsonian, a Academia Naval, as melhores mentes científicas e os teóricos do Ártico, para não mencionar os representantes de Bennett no *Herald*. A morte de August Petermann em Gotha, da qual De Long foi informado logo depois de desembarcar em São Francisco, deixou um vazio na alma da expedição que ele sentia necessidade de preencher com todo tipo de expertise e autoridade, só possíveis de se encontrar no Leste.

Mas o que De Long mais odiava era ficar à mercê de forças políticas que não tinha condições de confrontar pessoalmente. Na Califórnia, disse ele, “não carrego armas suficientes para

fazer algum barulho”.⁴ Achando que Washington era “o melhor lugar para conseguir benefícios”, escreveu para o secretário da Marinha e conseguiu uma longa viagem transcontinental paga pelo governo.

De Long deixaria mestre John Danenhower encarregado de monitorar as operações diárias na ilha de Mare. Sua admiração por Danenhower crescera ainda mais desde que haviam chegado à Califórnia. De Long aconselhou o navegador a demonstrar o maior tato, a maior delicadeza possíveis quando conversasse com os engenheiros — mas a ficar atento às despesas com olhos de águia. “São coisinhas que levam o dinheiro”,⁵ disse De Long, comentando que pretendia ser mais cuidadoso ao gastar o dinheiro de Bennett do que seria com o seu próprio. “Vou deixar o assunto em suas mãos, e lhe peço que seja o mais criterioso possível no cumprimento dos meus desejos.”

Na primeira semana de fevereiro, De Long embarcou com Emma e Sylvie num trem da Union Pacific em Oakland com destino a Washington, D.C.

DURANTE A VIAGEM de uma semana para o leste, De Long começou a voltar sua atenção para outro assunto premente: quem o acompanharia até o Polo? Até aquela altura, avançara incertamente no preenchimento do rol da expedição, e esperava passar a maior parte do tempo em Washington entrevistando candidatos. A viagem exigiria cerca de trinta homens. Isso incluía uma tripulação de vinte marujos com várias especialidades, comandados por cinco oficiais da Marinha, mais um piloto para o gelo, um médico, dois cientistas civis e um ou dois condutores de cães.

Mas por que alguém — fosse oficial, marinheiro ou cientista — haveria de se oferecer como voluntário para uma missão tão

arriscada e difícil no Ártico? Parte da atração tinha a ver com a questão das gerações: a maior parte dos candidatos, como De Long, acabara de perder o maior conflito da história americana. Aqueles jovens tinham sede de um pouco da glória que os pais haviam conquistado nos campos de batalha da Guerra Civil e queriam a qualquer custo testar sua masculinidade numa incumbência intimidadora e ousada — se não a guerra, então alguma coisa mais ou menos análoga.

Uns poucos candidatos tinham estado no Ártico e se apaixonado por sua estranha luz, suas uivantes solidões, sua assombrada e bela *alteridade*. Eram homens que, assim como De Long, tinham sido tocados por uma espécie de loucura pelo Polo Norte, e, por motivos que quase nunca conseguiam explicar, precisavam voltar a ele.

Havia ainda o encanto essencial da própria exploração. É impossível avaliar o quanto a expedição no Jeannette era significativa, gloriosa, para certos segmentos do povo americano. Some-se a isso o elemento nacionalista — o desejo de chegar ao Polo antes de outros países — e a viagem de De Long exercia uma atração irresistível em certo tipo de jovens.

De Long já recebera centenas de candidaturas de pessoas de todas as partes do país e do mundo e, durante a longa e trepidante viagem de trem, rabiscou dezenas de cartas em resposta aos candidatos mais promissores. (No entanto, muitos dos pretendentes eram mais do que duvidosos. De Long foi acossado por cartas de um adolescente precoce, que disse que iria ao Ártico de graça e que era capaz de “editar um jornal e apresentar uma variedade de espetáculos para diversão dos companheiros durante as longas noites do inverno ártico”).⁶

Para De Long, o ideal era que fossem homens solteiros de saúde perfeita — homens do mar de primeira ordem, que bebessem pouco e quisessem trabalhar pelo que a Marinha pagava. Estrangeiros eram bem-vindos, desde que soubessem ler e escrever em inglês. Dava preferência a escandinavos, mas

achava ingleses, escoceses e irlandeses aceitáveis. Espanhóis, italianos e, em especial, franceses deveriam ser “recusados no ato”,⁷ escreveu ele num bilhete — preconceito estranho, uma vez que De Long era casado com uma franco-americana e descendia, ele mesmo, de uma linhagem huguenote francesa. Gostaria muito de ter um músico a bordo para alegrar as solitárias noites hiperbóreas. Era absolutamente necessário que o cozinheiro fosse excelente e, devido aos alimentos estranhos que seria obrigado a preparar, com boa capacidade de improviso.

Mas o que De Long procurava acima de tudo era uma qualidade de absoluta observância à disciplina naval — “pronta obediência a todas as ordens, quaisquer que sejam”,⁸ como afirmou —, uma característica tristemente ausente no *Polaris* e em tantas outras malsucedidas expedições árticas.

JOHN DANENHOWER SERVIRIA como oficial-navegador do *Jeannette* — disso De Long tinha certeza. Alfred Sweetman, o carpinteiro britânico, e Jack Cole, o contramestre irlandês, tinham se saído tão bem na viagem pela costa da América do Sul que De Long decidira levá-los também. Samuel, o ator e cantor de ópera suíço que fora uma lufada de ar fresco durante a viagem, *não* iria para o Ártico. Seus dias como taifeiro tinham acabado; ele alimentava a ambição de retornar aos palcos em Nova York. Com isso, De Long teria de continuar procurando. Antes de partir de São Francisco, começara a sondar a crescente população chinesa para completar a equipe da cozinha do navio. Danenhower logo passaria a entrevistar candidatos em Chinatown.

De Long já escolhera o imediato: o tenente Charles Winans Chipp, um velho amigo seu. De Long não se esquecera do valente desempenho e dos sábios conselhos de Chipp a bordo do *Little Juniata*. A experiência naval de Chipp era vasta e

profunda. Ao longo de mais de dez anos no mar, servira em chalupas, fragatas e canhoneiras e parecia ter estado em todos os cantos: não apenas no Ártico, mas também no Sião, em Cuba, na Noruega, em Formosa, no Levante, na Coreia e no norte da África. Chipp era natural de Kingston, Nova York, cidade histórica à margem do rio Hudson, cerca de 145 quilômetros ao norte de Manhattan, e se formara com distinção na Academia Naval em 1868. De físico franzino, tinha cabelos pretos ralos penteados para trás da testa volumosa, uma magnífica barba cheia e olhos firmes nas órbitas profundas. Seu temperamento era taciturno ao extremo. “Raramente sorri e fala muito pouco”, escreveu De Long, mas Chipp era “sempre verdadeiro e confiável”, oficial da mais consumada lealdade.⁹ Bastou um telegrama de Bennett para o Departamento da Marinha e Chipp, que servia na China, foi imediatamente transferido para o Jeannette. Enquanto De Long seguia de trem para Washington, Chipp atravessava o Pacífico a caminho de São Francisco.

De Long também já tinha se decidido a respeito de outro oficial da Marinha: George Melville serviria como maquinista do Jeannette. Supostamente um parente distante do grande escritor, Melville era um gênio da improvisação com as máquinas — um sábio de dedos sujos de graxa, que parecia bem à vontade em meio aos golpes surdos das caldeiras e às agudas explosões do vapor. Com 38 anos, tinha voz estrondosa, físico robusto e uma enorme careca que emergia com imponência de uma esfarrapada moita de barba crespa, como um ovo grande demais para o ninho. Era natural da cidade de Nova York — como De Long, fora criado no Brooklyn. Melville emitia torrentes de palavrões, mas evitava bebida, jogo e a maioria dos outros vícios. Distinguiu-se nos estaleiros da Marinha em Boston e em Nova York, especializara-se em torpedos e navegara em diversos navios de guerra, várias vezes com De Long. Ao todo, Melville passara mais de um terço da vida no mar. Autodidata, era versado em mineralogia, zoologia e muitos outros assuntos.

Os múltiplos talentos de Melville eram tão estimados que a hierarquia da Marinha relutou muito em lhe conceder licença, assim como sua sofredora esposa, Hetty, que morava com os três filhos deles em Sharon Hill, Pensilvânia, um pequeno distrito perto da Filadélfia. Hetty era bonita, mas também alcoólatra, com um temperamento terrível e histórico de instabilidade mental — o que talvez ajudasse a explicar a tendência de Melville a aceitar longas missões que o mantinham longe de casa. “Os segredos de seu lar pairavam sobre ele como uma nuvem”, disse um conhecido.¹⁰ Mas, assim como De Long, Melville fora atacado pelo vírus do Ártico quando esteve em serviço na Groenlândia e queria voltar às regiões polares. Lera muito sobre a “questão ártica” e tinha ideias próprias para resolvê-la. De Long considerava Melville “homem Número Um e um irmão”.¹¹ Ele se apresentaria em São Francisco dentro de um mês.

A única outra vaga a cujo preenchimento De Long dedicara muita atenção foi a de médico de bordo. Indagações nos efetivos da Marinha tinham retornado o nome de apenas um médico naval de primeira ordem disposto e pronto para ir ao Ártico: o cirurgião-assistente James Markham Ambler, aprovado em exame e na lista para promoção. Homem vistoso e tranquilo, de 31 anos, o dr. Ambler vinha de uma destacada família (o pai também era médico) do condado de Fauquier, na Virgínia, ao pé das montanhas Blue Ridge, perto de Washington. Quando adolescente, servira como soldado de cavalaria na Guerra Civil, mas passara a maior parte do tempo de serviço definhando num sórdido campo de prisioneiros da União. Ambler estudara no Washington College (atualmente Washington and Lee University) e formara-se na faculdade de medicina da Universidade de Maryland. Exercera a profissão durante três anos em Baltimore antes de ingressar na Marinha em 1874.

Dentre suas comissões, Ambler servira numa corveta durante um longo cruzeiro pelas Antilhas. Ficara noivo havia pouco tempo — e portanto, de acordo com um historiador, “demonstrava

evidente falta de entusiasmo por uma viagem ao Ártico”.¹² No entanto, como sobrevivente de um campo de prisioneiros de guerra, o jovem médico não parecia de forma alguma intimidado pelos horrores que o Ártico poderia causar. De Long não via a hora de se encontrar com Ambler em Washington; o médico estava de licença na Virgínia, passando uma temporada com a família.

EM WASHINGTON, OS De Long se hospedaram no Ebbitt House, um hotel distinto na esquina da rua 14 com a rua F, muito popular entre figuras de alta patente do Exército e da Marinha. Era um estabelecimento de seis andares com telhado de mansarda e um restaurante continental que servia iguarias como “pato de cabeça vermelha assado com molho de gelatina de groselha”. O general William Tecumseh Sherman ocupava uma suíte no hotel, assim como o almirante da Guerra Civil David Dixon Porter. Ebbitt House seria a residência e a base de operações de De Long pelos três meses seguintes.

Poucos dias depois, De Long teve um encontro com o secretário da Marinha, Richard Wigginton Thompson. Advogado do interior e político de Indiana, Thompson era um homem desengonçado e aparentemente destituído de senso de humor, com setenta anos e cabelos brancos, olhos esbugalhados e um imenso nariz pontudo. De formação civil, sem qualquer experiência no mar, dizia-se que seu despreparo para o cargo de secretário da Marinha era risível. Segundo uma história reveladora, mas provavelmente apócrifa, logo depois de ser nomeado, Thompson inspecionou um novo navio de guerra; quando se aventurou a descer abaixo do convés, o incrédulo burocrata deixou escapar: “Minha Nossa, este troço é oco!”¹³

Por mais perdido que estivesse, o secretário Thompson declarou-se totalmente comprometido com a viagem de De Long rumo ao Polo e prometeu fazer o que estivesse ao seu alcance para dar ao jovem comandante a autoridade necessária para transformar a missão num empreendimento nacional. “Quando estiver navegando, quero que disponha do mesmo poder conferido aos almirantes no comando de esquadras”, disse a De Long.¹⁴ “Essa expedição precisa ter êxito, e o senhor estará protegido contra todo tipo de deslealdade, insubordinação e desastre.” Thompson era um otimista que acreditava que, com a rota do estreito de Bering, De Long tinha “batido na porta de entrada para o Polo Norte”.

Por insistência de Thompson, o Congresso agiu prontamente, aprovando, em 27 de fevereiro, um projeto de lei que formalizava a viagem de De Long como um empreendimento nacional, ao mesmo tempo em que confirmava que um cidadão comum, James Gordon Bennett, cobriria quase todas as despesas. O projeto de lei assinalava que todos os homens servindo a bordo do Jeannette estariam “sujeitos, em qualquer circunstância, aos Artigos de Guerra e Regulamentos e Disciplina da Marinha”. De Long, embora tecnicamente apenas um tenente da Marinha dos Estados Unidos, serviria como comandante da expedição e rumaria para o Ártico com ordens navais, ostentando bandeiras da Marinha e com total autoridade para manter os tripulantes “sob as regras da disciplina em caso de insurreição entre eles”. O projeto, agora inteiramente sob a flâmula americana, recebeu o nome oficial de Expedição dos Estados Unidos ao Ártico.

Durante semanas, De Long continuaria a caçar figurões pelas salas e pelos corredores do Departamento de Marinha — “tentando espicaçá-los o tempo todo”,¹⁵ como dizia — e parecia conseguir tudo o que desejava. Em contato regular com Danenhower pelo telégrafo, De Long supervisionava a distância cada detalhe da reconstrução do Jeannette, ao mesmo tempo em que se comunicava todos os dias com Bennett em Paris. “Uma

palavra de São Francisco basta para me acender e eu imediatamente abro fogo contra o Departamento”, escreveu ele para o dono de jornal.¹⁶ Bennett, por sua vez, telegrafou de volta dizendo-se contente por ele estar “tendo êxito em Washington”.¹⁷

De modo geral, De Long estava tremendamente satisfeito com os resultados de seus esforços. O secretário Thompson prometeu intervir quando preciso para impedir que os engenheiros na ilha de Mare fizessem reparos desnecessários ou exorbitantes na embarcação. Thompson disse também que a Marinha forneceria uma belonave de guerra para transportar carvão extra e outras provisões até o Alasca “se houver um navio adequado em São Francisco na época”.¹⁸

Em suma, tudo o que De Long esperava obter em sua viagem ao leste seria obtido. Washington, ao que parecia, estava acessível a ele e a sua expedição — e não apenas o Departamento de Marinha, mas também o Congresso, o Instituto Smithsonian e até a Casa Branca. Certa noite, os De Long foram convidados para um encontro com o presidente Rutherford B. Hayes e a primeira-dama. Emma achou o presidente um “senhor tranquilo, agradável, que não me causou grande impressão”¹⁹ — descrição que reflete mais ou menos o que todos diziam sobre esse acanhado cidadão de Ohio. Herói da Guerra Civil, ferido cinco vezes, fora eleito — alguns diriam “designado” — numa das eleições presidenciais mais acerbadas da história americana, perdendo na votação popular, mas conquistando a Casa Branca quando o Congresso concedeu ao candidato republicano vinte votos contestados no Colégio Eleitoral. (Por essa razão, muitos democratas se recusavam a considerar legítima sua presidência, chamando-o de “Rutherfraud”.)

O encontro dos De Long com o presidente Hayes foi pouco mais do que uma formalidade. “Ele não sabia nada sobre exploração do Ártico”, disse Emma, “e estava apenas cumprindo uma obrigação ao nos receber.”²⁰ Talvez um dos fatores para a noite parecer mais tediosa tenha sido a política antialcoolista da

primeira-dama Lucy Hayes — que lhe valeu o apelido de “Lucy Limonada”. (Dizia-se que na sóbria Casa Branca dos Haye, “a água corria como vinho”.)

Levando em conta que o presidente Hayes parecia entediadíssimo com a iminente expedição polar, Emma esperava que a esposa, um pouco mais alerta, salvasse a pequena recepção, “mas nem ela conseguiu animar muito a noite”.²¹ Quando os De Long se preparavam para sair, Lucy lhes deu de presente um grande buquê, gesto que agradou a Emma, mas que ela achou extremamente “cerimonioso”.

POUCOS DIAS DEPOIS, De Long enfim se encontrou com o homem que serviria como médico de bordo do Jeannette, James Ambler. O médico naval apareceu em Ebbitt House e se apresentou. De Long gostou dele imediatamente, mas o dr. Ambler trazia más notícias: fizera, de modo discreto, um trabalho de investigação médica sobre o caso do “intelecto confuso” de John Danenhower, e a situação parecia muito mais complicada do que De Long imaginava.

Ambler visitara o Hospital do Governo para Alienados, onde entrevistou médicos que haviam feito o tratamento de “melancolia”. Pareciam achar altamente provável que a insanidade de Danenhower voltasse, ainda mais num ambiente hostil como o Ártico.

Então Ambler levou a investigação um pouco mais a fundo. Na Divisão de Medicina e Cirurgia da Marinha, encontrou os prontuários médicos de Danenhower da época em que esteve a bordo do Portsmouth, o navio no qual servira, perto do Havaí, quando sua enfermidade se manifestou pela primeira vez, em 1875. Esses registros indicavam que Danenhower fora declarado “incapaz para o serviço”, notando que, além de sofrer de uma

depressão debilitante, também era afligido por abscessos no pescoço. (Essas feias lesões, na opinião de Ambler, poderiam indicar que talvez Danenhower tivesse sífilis — e, na verdade, o médico do Portsmouth observou que sua gênese não “foi no cumprimento do dever”.) O mesmo médico anotou ainda que o “sombrio” e “desanimado” Danenhower “me disse repetidas vezes que sentia uma forte tendência a pular no mar e pôr fim à sua miséria”.²²

Ambler disse a De Long que sua avaliação inequívoca era que um homem que fora declarado não só instável e deprimido, mas também suicida, não deveria servir como oficial de um navio no Ártico. Achava que os sintomas de Danenhower (físicos ou mentais) poderiam reaparecer a qualquer momento. “Minha opinião ponderada”, escreveria posteriormente, “é que há probabilidade de que a insidiosa doença retorne muitos anos depois.”²³

Aquilo foi uma bomba para De Long, que se afeiçoara muito a Danenhower e confiava nele para tudo na ilha de Mare. A rigor, o navegador conhecia os detalhes mais íntimos da expedição mais do que qualquer pessoa, exceto o próprio De Long. “Não tenho como substituí-lo”, escreveu o comandante a Bennett.²⁴ Temia que Danenhower afundasse numa espiral de desespero da qual talvez nunca se recuperasse se fosse tirado da expedição. “Desembarcá-lo agora, se de fato for débil, poderia provocar o clímax que todos desejamos evitar.” Por outro lado, De Long sabia que Ambler estava certo. “Meu dever”, escreveu, “me parece claro.”

Sem saber direito o que fazer, De Long conversou com o irmão de Danenhower, advogado de destaque em Washington. O comandante lhe pediu que inventasse uma desculpa qualquer de família que impedisse seu irmão de viajar para o Ártico, alguma história “de natureza doméstica” que poupasse Danenhower de qualquer constrangimento pessoal ou profissional. De Long disse ao advogado que estava se “esforçando para misturar justiça

com bondade para todos os interessados, e que, por estranho que lhe pareça, trago o interesse do seu irmão quase tão perto do meu coração quanto sua família”.²⁵ Mas o irmão se recusou a participar do estratagema. Danenhower estava “decidido a ir”, disse.²⁶

A família Danenhower tinha altas conexões políticas dentro do Departamento de Marinha, e os pais de John começaram a trabalhar nos bastidores para garantir que o filho recebesse uma declaração formal de aptidão para serviço no Ártico. Dentro de algumas semanas, o Departamento de Marinha divulgou uma nota afirmando que todas as dúvidas sobre a sanidade de Danenhower eram, por meio dela, declaradas “oficialmente sem fundamento”. De Long foi instruído a “não tomar medidas que implicassem desconfiança na capacidade de um oficial cumprir suas obrigações quando parecesse, em todos os sentidos, capaz”.²⁷ Lendo nas entrelinhas, compreendeu que retirar Danenhower da lista seria interpretado como perseguição a um colega oficial — e poderia resultar em julgamento por corte marcial.

De Long estava de mãos atadas. Gostasse ou não, Danenhower iria para o Ártico.

AO LONGO DOS três meses em Ebbitt House, De Long esteve tão absorvido por minúcias que mal tinha tempo de dormir ou comer. “Tenho trabalhado como um castor”, escreveu, “e num redemoinho de dificuldades.”²⁸ Passava longas horas atrás de provisões, equipamento de expedição e parafernália científica para o Jeannette. Procurou nas lojas um observatório portátil que pudesse ser instalado no campo de gelo para fazer medições astronômicas e meteorológicas. Comprou uma pequena câmara escura para revelar fotografias da expedição. Investigou o que

havia de mais moderno em destiladores para dessalinização. Reuniu equipamento magnético e meteorológico e tinas de produtos químicos para serem usados na preservação de espécimes biológicos.

Encomendou cerca de 25 toneladas de *pemmican* (conserva de carne, frutas secas e gordura) e variados produtos enlatados. Para combater o escorbuto — clássica desgraça das expedições ao Ártico —, experimentou um preparado chamado *koumis*, feito de leite de égua fermentado, que, segundo se dizia, era muito usado pelos nômades nas estepes do Cazaquistão. Achando pouco prático, testou uma fórmula para fazer suco de limão concentrado, depois mandou despachar uma dúzia de barris do produto azedo e viscoso para São Francisco.

De Long não queria que faltasse nada para os homens do Jeannette em matéria de conforto e de equipamento. O navio teria uma biblioteca bem abastecida, uma enfermaria de primeira classe, um arsenal de fuzis e revólveres modernos, uma boa seleção de jogos e diversões, e até mesmo um pequeno órgão para concertos musicais. O comandante dizia com orgulho que “tudo de que o Jeannette possa precisar nas solidões polares parece ter sido previsto”.²⁹ Emma nunca vira o marido imerso em tanta atividade. As investidas de De Long eram “incessantes”, escreveu ela. “Sua vigilância era abrangente e minuciosa; nenhum detalhe lhe escapava.”

Ele adquiriu dispositivos telegráficos, baterias e quilômetros de fios de cobre, que planejava estender sobre o campo de gelo para que seus oficiais se comunicassem com grupos enviados para longe do navio. Por sugestão do Instituto Smithsonian, De Long conversou com Alexander Graham Bell sobre os “telefones” que fizeram tanto estardalhaço na Exposição do Centenário. Adquiriu dois, na esperança de ajudar na comunicação de longa distância sobre o gelo.

Interessou-se também por levar balões de ar quente para o Ártico. A ideia agradou muito a Bennett, que sempre teve grande

entusiasmo por novos inventos e engenhocas. De Long conjecturava que um balão preso ao mastro do Jeannette poderia “alcançar maior altura sobre o navio para avistar horizonte mais amplo”.³⁰ Um vigia empoleirado na cesta de um balão o ajudaria a escolher os melhores canais através de complicados caminhos no gelo. “Uma ascensão”, escreveu ele, “pode economizar muitos dias de trabalho exaustivo na direção errada.” De Long achava que balões também poderiam ser usados para fornecer “poder de suspensão” a trenós pesados e, dessa maneira, “reduzir a dificuldade de arrastá-los sobre banquisas e elevações”.

Mas, depois de consultar dois dos maiores “aeronautas” vivos — o balonista americano Samuel King, da Filadélfia, e seu eminente colega francês Wilfrid de Fonvielle —, De Long desistiu da ideia. Os dois especialistas alertaram que quantidades proibitivas de carvão seriam necessárias para aquecer um volume de gás suficiente para manter um balão inflado e flutuando. Desapontado, escreveu a Bennett dizendo que, a não ser que “descobrisse um veio de carvão” em algum ponto das regiões polares, “não posso recomendar-lhe que os levemos, seja por razões de utilidade ou de economia”.³¹

Balões talvez estivessem fora de cogitação, mas que dizer de luzes elétricas? De Long observou que, por décadas, as expedições ao Ártico “sofreram, e os homens sentiram falta de luz durante os longos meses de inverno”.³² Suspeitava que luzes elétricas (então chamadas de “sóis artificiais”) seriam uma amenidade útil, às vezes quase miraculosa, para seus tripulantes. Pensava em estender uma rede de luzes brilhantes no alto do cordame do navio, sob a qual os homens pudessem trabalhar, fazer exercícios e até jogar bola no gelo.

Naquela época, Thomas Edison, que realizava experiências num laboratório caindo aos pedaços em Menlo Park, Nova Jersey, tentava corrigir os “bugs”, como ele chamava, da lâmpada incandescente. Essa tecnologia ainda tinha um longo caminho a percorrer, mas uma forma inferior de iluminação, a

lâmpada a arco voltaico, já era usada, ainda que de modo limitado, sobretudo em ambientes industriais. O arco voltaico, que se baseava no envio de correntes de alta voltagem por um pequeno intervalo entre dois bastões de carbono, produzia uma luz extremamente brilhante, mas também extremamente desagradável. Robert Louis Stevenson detestava o fulgor de luz de maçarico emitido pela lâmpada a arco voltaico. “Um novo tipo de estrela urbana brilha agora à noite”, ele escreveu. “Horrível, irrealista, desagradável ao olho humano; uma lâmpada de pesadelo!”³³

Apesar disso, De Long fazia questão de levar luzes para o gélido norte. “Eu gostaria de iluminar o navio de vez em quando, durante o inverno ártico”, escreveu para Edison, “e submeter a tripulação aos benefícios morais e físicos provenientes [disso].”³⁴ Luz no Polo Norte — uma noção romântica, mas ao mesmo tempo prática. Será que o jovem inventor teria alguma coisa que servisse aos objetivos de De Long?

Edison respondeu entusiasmado e, é claro, viu o enorme benefício de relações públicas que poderia resultar do envio de lâmpadas para o Polo Norte. Segundo ele, suas lâmpadas incandescentes ainda se encontravam em fase de testes, mas seu sistema de lâmpadas a arco voltaico estava pronto para a viagem. Respondeu a De Long de imediato e sugeriu que um dos representantes de Bennett no *Herald* fosse ao laboratório e examinasse pessoalmente as lâmpadas, bem como os geradores.

O *Herald* logo mandou seu principal correspondente de ciência, Jerome Collins, e uma demonstração foi organizada no laboratório do andar de cima. As lâmpadas a arco voltaico, um circuito de quinze ao todo, arderam brilhantemente — quase brilhantes *demais*. Mantinham-se acesas por um mecanismo à manivela que Edison inventara. Funcionariam bem, explicou ele em carta para De Long, “desde que seus marinheiros conservem os músculos. Vocês podem passar uma correia no dínamo e

fazê-lo pegar com uma manivela quando não tiverem vapor, e seus homens podem manter a máquina funcionando. Vai ajudá-los a ficar aquecidos”.³⁵ Para o caso os homens de De Long se cansarem do aparelho à manivela, Edison poderia fornecer um pequeno gerador a vapor de dois cavalos de potência, que daria algum alívio aos tripulantes.

De Long concordou com a transação e fez a encomenda à Edison Electric Light Company: quatro circuitos de quinze lâmpadas de carbono (ou seja, um total de sessenta lâmpadas a arco voltaico), toda a fiação necessária, um dínamo e mais equipamentos. Um empregado de Menlo Park comentou que “a máquina para iluminar o Polo Norte foi despachada”. O sistema a arco voltaico transportado de trem para São Francisco prometia produzir mais luz do que três mil velas. “Foram usadas”, observou De Long, “para fazer plantas crescerem.”³⁶

14 · TUDO AQUILO DE QUE O HOMEM É CAPAZ

Enquanto De Long estava em Washington, os construtores navais na ilha de Mare tinham, aos poucos, dado à luz um novo Jeannette. O navio foi completamente reformado, renovado, refeito.

No porão de carga, os projetistas da Marinha instalaram uma rede de apoios e vigas retangulares de ferro para aguentar a pressão do gelo. A proa do Jeannette foi forrada com madeira sólida e fortalecida pelo lado de fora com novo tabuame do mais robusto olmo americano. O bojo foi reforçado com carreiras de tábua de pinheiro do Oregon de quinze centímetros de espessura. Piche quente foi inserido em todas as rachaduras e fendas. Novos conveses foram assentados. As cabines foram rearrumadas e instalaram-se beliches para acomodar 33 homens. As carvoeiras foram ampliadas para carregar mais de 130 toneladas de carvão. Bombas resistentes ao desgaste foram acrescentadas. Motores, vistoriados. Um novo conjunto de velas foi fixado. Novo cordame foi esticado. Todo o navio foi pintado e calafetado.

No convés superior, os engenheiros instalaram um guincho a vapor que, em tempos de gelo pesado, içaria o leme e a hélice para evitar danos. O guincho também poderia ser usado para “alar” o navio — ou seja, fazê-lo avançar através de passagens no gelo flutuante, com cabos ou correntes presos a âncoras. Os maquinistas da ilha de Mare construíram duas novas caldeiras de

última geração e instalaram um aparelho de dessalinização capaz de destilar quase dois mil litros de água doce por dia.

Os alojamentos do Jeannette foram totalmente reequipados para o clima frio. A cabine e o castelo de proa foram isolados com feltro espesso. Carpinteiros construíram saliências e pórticos, e o tombadilho foi coberto com múltiplas camadas de lona grossa pintada. Instalou-se um novo sistema de calefação. Encomendou-se de antemão um carregamento de sobretudos, botas, luvas e cobertores de pele vindos do Alasca. Adquiriram-se trenós, bem como fogões a álcool e oito tendas quentes, projetadas para acampamento no Ártico.

O Jeannette se tornara, de acordo com um historiador naval, “mais robustamente fortalecido para o embate com o gelo do que qualquer navio de exploração anterior”.¹ Em maio, quando chegou à Califórnia com Emma, De Long foi direto ao estaleiro para admirar a nova embarcação. Ficou impressionado com a transformação que ocorrera em sua ausência. “Estou perfeitamente satisfeito”, escreveu. “É tudo o que eu queria.”²

De Long teve de cumprimentar Danenhower pelo serviço bem-feito. “Ele cuidou de tudo o que eu o encarreguei de fazer”, disse o comandante.³ Apesar da ambiciosa reforma realizada, o custo final ficou abaixo de 50 mil dólares. De Long creditou a façanha em grande parte à vigilância de Danenhower e sentiu-se ainda mais culpado por ter cogitado afastar o navegador da tripulação.

Em junho, acompanhado de um conselho de oficiais do estaleiro, o comandante levou o Jeannette à baía de São Francisco para testar os novos motores e o poder de manobra. O navio fora reformado com uma preocupação especial em manter a integridade estrutural, e não a agilidade ou a velocidade. Apesar de bastante vagaroso, o Jeannette se saiu maravilhosamente bem no teste.

Durante os meses de maio e junho, os equipamentos e as provisões que De Long tinha comprado na Costa Leste começaram a chegar à ilha de Mare. As lâmpadas a arco voltaico

de Thomas Edison foram colocadas a bordo, assim como os telefones de Graham Bell e o dispositivo telegráfico. O observatório portátil foi parcialmente montado. A câmara escura foi entregue, junto com caixas de lâminas de vidro e outros acessórios de fotografia. Estivadores alçaram as armas do Jeannette ao convés — fuzis e espingardas Remington, fuzis de repetição Winchester, revólveres semiautomáticos ingleses, dois lançadores de arpão, dez rifles carregados pela boca do cano, vinte mil cartuchos de munição, quinhentas espoletas, seis barris de pólvora para minas e trinta quilos de balas. Em seguida veio o equipamento científico e de navegação: cronômetros, hidrômetros, ozonômetros, magnetômetros, barômetros aneroides, trânsitos, sextantes, pêndulos, telescópios zenitais, microscópios, tubos de ensaio, bicos de Bunsen, teodolitos.

Apesar das possibilidades abertas pela invenção de Edison, De Long sabia que as principais fontes de luz durante os longos invernos da viagem seriam os lampiões. Por isso o Jeannette levou 250 galões de óleo de espermacete, centenas de quilos de sebo, milhares de pavios e todo tipo de lampião — lanternas de sinalização, lampiões esféricos, lanternas de carvoeiro, lanternas de mão.

As últimas provisões a subir foram alimentos, bebidas e remédios — suficientes para manter 33 homens vivos e saudáveis por três anos. Quem observasse com atenção os manifestos de carga perceberia que as refeições seriam monótonas: o Jeannette recebeu 1.130 quilos de cordeiro assado, 1.360 quilos de carne cozida e enlatada, 1.360 quilos de carne de porco salgada e 45 quilos de língua. Os homens beberiam basicamente café, chá e caldo de carne, bem como porções diárias de suco de limão. Mas os amantes de bebidas mais fogosas não ficariam frustrados: um dos depósitos do navio fora carregado até o teto de barris de conhaque, cerveja preta, cerveja clara, xerez, uísque e rum, além de caixas de cerveja Budweiser.

NESSE MEIO TEMPO, De Long progredira bastante no preenchimento das vagas restantes para o Jeannette. De todos os quadrantes, oficiais, especialistas em ciência e marujos começaram a chegar à ilha de Mare para serem apresentados uns aos outros — e à arca reforçada para o gelo que seria sua morada nos anos seguintes. Entre os tripulantes havia três jovens cantoneses que Danenhower contratara em São Francisco e que serviriam como cozinheiro, garçom e camareiro. Os oficiais Charles Chipp e George Melville haviam chegado à Califórnia um mês antes e desde então ajudavam Danenhower no estaleiro com os últimos retoques no Jeannette.

Outros personagens indispensáveis estavam a caminho da ilha de Mare. De Long tinha consciência da necessidade de um “piloto de gelo”, alguém familiarizado com o comportamento da banquisa e com as severas peculiaridades do oceano Ártico. Percorrendo os atracadouros de São Francisco, ele encontrara o homem que procurava. Era um experiente comandante de baleeira, natural da cidade de New London, em Connecticut, chamado William Dunbar. Com 45 anos, rosto duro curtido pelo sol, pelo vento e pelo sal, Dunbar era um homem sério, atencioso, que usava o cabelo prematuramente branco cortado à escovinha. Vivia no mar desde os dez anos. Como caçador de focas e de baleias, passara muito tempo nas águas traiçoeiras perto do estreito de Bering, onde desenvolvera “grande tato para lidar com o inimigo gelado”,⁴ nas palavras de uma reportagem de jornal, “e uma valiosíssima fertilidade de competências”.

Dunbar estivera nas gélidas águas da Antártica e em todo o Pacífico Sul, onde certa vez fora resgatado de uma ilha de coral deserta, depois de seu navio bater num recife e naufragar. Embora Dunbar fosse o mais velho da expedição, Melville o descreveu como “firme e forte, um belo exemplo de experiente arrais ianque”. Ele seria os olhos do navio — esperava-se que

passasse a maior parte do tempo empoleirado no cesto da gávea, esquadrinhando os mares gelados. De Long considerava que tivera muita sorte em encontrá-lo.

Para servir como naturalista da expedição, o comandante contratou um cientista civil de Salem, Massachusetts, chamado Raymond Newcomb. Aos 29 anos, Newcomb era um homem tímido, pálido e nanico, com uns pelos na ponta do queixo que lhe davam uma aparência adolescente, e fora muito recomendado pelo Instituto Smithsonian. Trabalhara na Comissão de Peixes e Pescaria dos Estados Unidos e se descrevia como “estudante de história natural, ornitologia e zoologia — as ordens inferiores”.⁵ Descendia de uma distinta família da Nova Inglaterra (o avô era um herói da Guerra da Independência dos Estados Unidos que lutara na Batalha de Lexington). De Long achava Newcomb um homem agradável, apesar de tímido, e dono de uma inteligência meticulosa. No entanto, o naturalista viajara muito pouco e praticamente nunca estivera no mar. Parecia mais à vontade trabalhando com bisturis, pastas de glicerina e ácidos fumarentos da taxidermia. No Ártico, seria posto à prova.

O outro cientista civil que se inscrevera para a expedição, um irlandês chamado Jerome Collins, era uma figura formidável. Formado em engenharia em Cork, ele era um contador de histórias intenso e volúvel que trabalhava como meteorologista-chefe no *Herald* de Bennett. Foi ele o correspondente de ciência que o magnata enviou a Menlo Park para conversar com Edison sobre lâmpadas elétricas. Pioneiro na previsão do tempo, Collins contribuía para o avanço da meteorologia internacional e da compreensão do comportamento dos ventos. De Nova York, analisava tempestades que seguiam para o leste pelo Atlântico e passava telegramas de alerta para as sucursais do *Herald* em Londres e Paris, a fim de que os leitores europeus pudessem se preparar. Seus progressos na previsão do tempo mereceram louvores no Congresso Meteorológico em Paris.

Collins não era um pacato nerd da meteorologia. Quando mais jovem, destacara-se como ativista republicano na Irlanda, tendo sido um dos fundadores da sociedade secreta Clan-na-Gael. Antes de ir para Nova York, morara por um breve período na Inglaterra, onde participara de um complô para tirar vários camaradas fenianos de uma prisão de Londres — operação que dera errado, obrigando-o a se esconder por algum tempo. Depois disso, chefiara um estudo sobre a viabilidade de usar submarinos para sabotar a Marinha britânica.

Collins aparentemente abrandara suas opiniões políticas, e sua carreira dera muitas voltas. Antes de trabalhar como meteorologista, estivera envolvido na construção de portos e pontes, no levantamento de rotas para ferrovias e num ambicioso projeto de recuperação de terras nos pântanos salgados de Nova Jersey, perto de Manhattan.

Foi Bennett quem sugeriu Collins para a viagem. O irlandês seria meteorologista, fotógrafo e “cientista-chefe” da expedição, além de servir como “enviado especial” do *Herald*. Collins era um homem engraçado e versátil, que cantava e tocava piano e era capaz de conversar inteligentemente sobre quase qualquer assunto. Como ficaria claro mais tarde, tinha também um incorrigível fraco por trocadilhos.

Para Danenhower, Collins era a definição de diletante — um sujeito absurdamente loquaz, como disse o navegador, “que sabia um pouco de tudo no geral, mas não tinha conhecimento profundo sobre nenhum assunto em particular”.⁶ Apesar de se mostrar um tanto cético, De Long parecia ter gostado da adesão de Collins. “Ele tem um vasto estoque de informações gerais”, escreveu o comandante para Bennett, “e estou seguro de que ficará famoso no Ártico.”⁷

UMA DAS QUESTÕES que pressionavam De Long à medida que a partida do Jeannette se aproximava era quando, e como, James Gordon Bennett chegaria a São Francisco para desejar boa viagem à tripulação. Bennett concordara em ir, com a condição de que permanecesse incógnito até chegar à Califórnia. Insistia em que os jornalistas — até mesmo os seus funcionários — não ficassem sabendo de sua viagem à Costa Leste.

O magnata tomaria um navio a vapor da White Star Line em Liverpool para Nova York. Então, na calada da noite, passaria do transatlântico para um iate, do qual “desembarcaria secretamente, como um fantasma”,⁸ de acordo com um relato, e tomaria em Nova Jersey um vagão de trem fretado, cujas janelas seriam completamente escurecidas. De acordo com esse plano, Bennett iria de trem até Omaha, onde então passaria para outro vagão especial da linha Union Pacific que o depositaria na Califórnia quase na hora de o navio zarpar.

De Long não compreendia a obsessão de Bennett com essa trabalhosa discrição. Era tudo muito estranho. “Não importa o quanto você tente ficar em segundo plano”, protestou ele para o magnata, todo mundo continuaria sabendo “que é você quem está mandando o navio e pagando pela expedição”. Não havia como ocultar o fato de que Bennett era, como dizia o comandante, “o mentor e o patrocinador da expedição de cabo a rabo”.⁹

O que De Long não conseguia enxergar era que a necessidade de afastamento e mistério estava no âmago da personalidade do magnata. Ele ansiava pelas sombras tanto quanto as corujas que enfeitavam sua vila, seus iates e os escritórios de seu jornal. Era incapaz de fazer qualquer coisa aberta ou sinceramente. Era *de fato* um fantasma — e um patrão impossível de ser compreendido por um homem tão franco e direto quanto De Long. Bennett chegaria quando chegasse. Tudo o que o navegador podia fazer, além de esperar, era indagar

discretamente na White Star Line e na estrada de ferro Union Pacific.

As travessuras misteriosas de Bennett foram responsáveis por uma estranha missão que começava a tirar a paz de espírito de De Long. Em 1878, o professor Nils Adolf Erik Nordenskiöld, destacado explorador finlandês-sueco, iniciara uma viagem de anos para completar a Passagem do Noroeste — ou seja, navegar toda a costa setentrional da Eurásia, da Finlândia ao estreito de Bering. Não houvera notícias de Nordenskiöld e seu navio, o Vega, durante a maior parte do ano, e Bennett, com sua ideia de repetir um triunfo ao estilo de “Stanley encontra Livingstone”, cismou que De Long deveria procurar Nordenskiöld ao longo da costa nordeste da Sibéria antes de investir contra o polo. Mesmo que o escandinavo não estivesse perdido, o magnata sentia que o encontro entre os dois exploradores poderia ser um momento eletrizante, capaz de produzir manchetes e vender jornais no mundo inteiro. Mas procurar Nordenskiöld constituía uma incumbência totalmente à parte, um desvio que provavelmente ocuparia o Jeannette durante semanas, ou até meses, impedindo-o de aproveitar ao máximo a breve janela estival de derretimento do gelo ártico.

Embora esse novo pedido deixasse De Long exasperado, o comandante sabia de onde ele vinha. Bennett não comunicou o desejo de que fosse feita uma busca ao escandinavo diretamente a De Long, mas por intermédio do secretário da Marinha, Thompson. “Tenho certeza de que o senhor concordará comigo”, escreveu Bennett ao secretário, “que razões humanitárias sugerem como primeiríssimo objetivo o resgate e a ajuda ao professor Nordenskiöld.”¹⁰ Em resposta, Thompson prometeu que “resgatar o professor Nordenskiöld será sempre prioridade” e, em seguida, emitiu uma ordem formal a De Long.

As novas ordens diziam: “Chegando ao estreito de Bering, o senhor fará uma investigação diligente em pontos onde julgar provável que possa obter informações sobre o destino do

professor Nordenskiöld. Se tiver razões boas e suficientes para acreditar que ele está a salvo, o senhor continuará sua viagem para o Polo Norte. Caso contrário, fará aquilo que, a seu ver, for necessário para lhe prestar ajuda e socorro.”¹¹

De Long ficou furioso. Não entendia por que a Marinha colocava em risco o êxito da missão tentando resgatar uma expedição de outro país que, pelo que sabia, não estava perdida nem corria risco significativo. Na opinião dele, havia uma “preocupação desnecessária” com o explorador escandinavo, e a maioria dos especialistas internacionais no Ártico tinha a mesma opinião. O plano de Nordenskiöld tinha sido, desde o início, ficar perto da gélida costa siberiana, nunca perdendo a terra de vista — e, de qualquer maneira, ninguém *esperava* ter notícias dele pelos quatro ou cinco meses seguintes. “Estou tão certo de que Nordenskiöld está em segurança”, disse De Long, “quanto tenho certeza de que o sol brilhará amanhã.”¹² O comandante nunca adivinhou o verdadeiro motivo das ordens que recebeu — o desejo de Bennett por outro furo jornalístico. O que o preocupava era que a busca a Nordenskiöld consumisse todo o verão. “Pode ser que, quando os encontrarmos, o verão já esteja adiantado demais para seguirmos rumo ao norte.” Com isso, o Jeannette acabaria perdendo o ano inteiro.

A resposta de De Long a esse inconveniente foi a mesma que costumava dar de forma instintiva quando se via diante de um novo obstáculo: lançou-se ao trabalho, com sua mistura peculiar de teimosia e otimismo. “Acho que minha determinação cresce”, escreveu a Emma, “em proporção às dificuldades que aparecem no caminho.”¹³ Nordenskiöld estava bem — disso De Long tinha certeza. Decidiu então que faria paradas superficiais em alguns vilarejos ao longo da costa siberiana e dissiparia rapidamente todas as dúvidas. Com sorte, o desvio o atrasaria apenas uma ou duas semanas. Cumpriria as ordens da Marinha e rumaria para o norte.

DEZ DIAS ANTES da data de partida, De Long presidiu, na ilha de Mare, uma cerimônia de incorporação do Jeannette à US Navy, oficialmente proclamando-o um navio da Marinha dos Estados Unidos e pondo a expedição sob o regulamento disciplinar da instituição. De Long reuniu todos os oficiais e tripulantes no convés para ler os Artigos de Guerra e as ordens oficiais de navegação do Jeannette. O comandante usava uniforme de gala com galões dourados e dragonas. Seu pincenê captava cintilações de luz refletidas da baía, e uma espada polida lhe pendia da cintura. Chipp, Danenhower, Melville e Ambler puseram-se de pé ao lado dele, os chapéus inclinados num ângulo jovial. Emma também estava presente, segurando uma bandeira de seda azul que costurara para a expedição, a ser içada em terras recém-descobertas no Polo Norte.

Vinte e três tripulantes, todos de azul-marinho, tomaram posição no convés, além do piloto de gelo Dunbar e dos dois cientistas civis, Newcomb e Collins. De Long leu em voz alta trechos de uma carta telegrafada na qual Bennett prometia que, se o Jeannette se perdesse ou encalhasse, ele os resgataria. “Não pouparei dinheiro nem influência para rastreá-los e enviar assistência”, prometia o magnata.¹⁴ Caso pervessem, os homens casados poderiam pelo menos se consolar com a ideia de que “as viúvas serão protegidas por mim”.

Emma içou a flâmula azul, que tremulou na brisa ao lado da bandeira dos Estados Unidos. Em seguida o navio iria para São Francisco, para os aprovisionamentos finais. Mas era oficial. A embarcação fora devidamente comissionada, com o nome fortalecido por uma nova designação: agora era denominada USS Jeannette.

De Long encheu-se de orgulho do navio e de seus homens. “Desejo isso de todo o coração”, escreveu para Bennett. “Vamos perseverar enquanto o Jeannette se mantiver flutuando e formos

capazes de resistir (...) Temos uma boa tripulação, bons alimentos e um bom navio, e acho que o estofo necessário para tentar tudo aquilo de que o homem é capaz.”¹⁵

15 · O NOVO INVASOR

No fim de uma noite da primeira semana de julho de 1879, De Long estava com Emma na sala de estar da sua suíte no Palace Hotel de São Francisco. Havia livros, cartas geográficas, registros e plantas de navio espalhados pelo cômodo, e a cabeça do comandante inundava-se de detalhes inquietantes com a aproximação da partida.

O Palace, que fora inaugurado quatro anos antes e custara cinco milhões de dólares, era considerado o maior e mais opulento hotel do mundo — “construído para superar toda criação”, nas palavras de Andrew Carnegie. Os tetos do Palace tinham mais de quatro metros de altura, e cada uma de suas 755 suítes ostentava banheiros privativos, uma forma primitiva de ar-condicionado e um sistema de interfones que permitia que os hóspedes transmitissem seus desejos ao exército de empregados do hotel. O Palace também estava equipado com elevadores hidráulicos, uma novidade na época. Dotados de painéis de sequoia, eram conhecidos como “quartos ascendentes”.

George e Emma tentaram desfrutar juntos do tempo que lhes restava no luxuoso hotel (Sylvie estava com a irmã de Emma em Iowa). Mas o estresse da separação iminente pesava sobre ambos. Durante dias, George estivera distraído, incapaz de se concentrar nos mil detalhes associados à expedição. Emma permaneceu ao seu lado a maior parte do tempo, lendo a correspondência, traçando estratégias, servindo como interlocutora — sempre “tomando o maior cuidado para não

deixar meus sentimentos atrapalharem”.¹ Durante a viagem pela costa da América do Sul, Emma ficara conhecendo cada polegada do Jeannette, mergulhando de tal maneira no planejamento da jornada que George passara a vê-la como integrante vital da expedição.

Uma parte de Emma queria ir com ele para o Ártico, mas ela sabia que isso era impossível. O sonho de alcançar o Polo era do marido, e só dele. A obsessão com o Ártico era clara e constante em George, como uma chama sempre acesa. Tudo o que De Long fizera nos cinco anos anteriores, todos os esforços, as viagens e os preparativos, desaguava naquela semana. “Durante anos, a mente dele se voltou sempre nessa direção”, escreveu ela.² “Ele nunca imaginou que algum dia viesse a alcançar por acaso uma grande reputação. Era o tipo de homem que se preocupa com coisas grandiosas, não para conquistar honrarias, mas porque só grandes feitos são capazes de satisfazer sua natureza.”

Naquela mesma noite, De Long ergueu os olhos do que estava lendo e fitou Emma. Ela usava um vestido preto de veludo e um colar azul-claro. Ele a observou com uma expressão melancólica que a intrigou.

“Eu estava pensando”, disse ele, “que bela viúva você daria.”³

O coração de Emma bateu descompassado. O comentário de George foi estranhamente taciturno. Ele não costumava cultivar pensamentos sombrios nem chafurdar em sentimentalidades. O impulso de Emma foi correr para ele, ceder às emoções que tomavam conta dos dois. Mas ela pensou duas vezes e se conteve. “Tive medo de que as comportas rompessem e fôssemos inundados”, escreveria depois.⁴ Temia que, se um dos dois vacilasse, “uma tristeza incalculável se apossaria de nós (...) arruinando nossos últimos dias juntos”.

Mas George insistiu. “Se isso acontecer, não fique sufocada com essas coisas pesadas do luto”, disse. Caso morresse no

Ártico, ele queria que ela se vestisse com simplicidade e elegância — e andasse tão bonita quanto estava naquela noite.

Recompondo-se, Emma respondeu: “*Não vou ficar viúva.*”⁵

George se calou. Não havia mais nada que pudesse ser feito. Ainda que ele tivesse maus pressentimentos, a viagem não poderia ser cancelada àquela altura. Como escreveria depois para Emma, “estou envolvido numa empreitada da qual nenhum de nós poderia me fazer recuar”.⁶

Em seguida De Long fez um gesto com a mão para que Emma se sentasse em seus joelhos. “Pus os braços em volta do pescoço dele e encostei a cabeça em seu ombro”, lembrou-se ela. Os dois tentaram prolongar o momento, trocando carícias, enquanto carruagens passavam diante das janelas do Palace e o barulho da cidade subia das ruas acidentadas. “Durante uma hora ou mais, conversamos calmamente, controlando-nos com rigor.”⁷

NAS SEMANAS ANTERIORES, acontecera algo notável: George Washington De Long se tornara herói nacional. Jornais dos Estados Unidos e do mundo lhe entoavam loas. Ele sentia como se carregasse nas costas as esperanças do país, e era isso que o ajudava a se manter à tona nos momentos mais sombrios. Mas o explorador não contara com a celebridade repentina. A súbita notoriedade o deixava vagamente constrangido. Não fora educado, nem tinha inclinação, para viver sob os holofotes — e procurava evitá-los.

O *San Francisco Examiner* disse que De Long era um homem que ousara “obrigar a Esfinge do Norte a revelar seus segredos”.⁸ Um repórter do *Herald* o elogiara por “segurar a própria vida nas mãos e oferecê-la perante o altar da descoberta do Ártico”.⁹ O *New York Commercial Advertiser* declarou: “Se o

êxito coroar os esforços do bravo comandante, essa será uma das mais brilhantes aventuras geográficas já empreendidas pelo homem. A solução do Mistério do Norte seria o acontecimento do século.”¹⁰ Um jornal do norte do estado de Nova York foi mais longe, declarando que, com a expedição do Jeannette, “o homem está na iminência de uma descoberta que faria a chegada de Colombo à América empalidecer”.¹¹

Conforme essas declarações exageradas começavam a sugerir, o Jeannette levava consigo as aspirações de uma jovem república cujo desejo mais ardente era se tornar potência mundial; a arrogância que estava no âmago do empreendimento era característica da época. “Só falta ver o que o Jeannette encontrará, com o audacioso De Long no comando”, escreveu o *San Francisco Chronicle*. “Ele segue uma nova rota e experimentará recursos que nunca foram tentados. Será que o novo invasor conseguirá arrancar do Ártico o segredo guardado há tanto tempo?”¹²

Um enviado especial do *Herald* estava em São Francisco para cobrir todos os detalhes da partida, mas ainda não havia sinal do próprio Bennett. A ausência do benfeitor era imensamente frustrante para De Long, que a considerava um mau presságio. Como lhe era típico, Bennett deixou para responder a De Long no último momento, limitando-se a sugerir vagamente que sem dúvida gostaria de ver seu projeto deslanchar.

Então, de algum ponto da Europa, chegou o seguinte telegrama: “Lamento imensamente não poder estar aí para lhe desejar boa sorte, mas espero estar disponível para cumprimentá-lo no seu bem-sucedido retorno”, dizia o texto.¹³ “Tenho a maior confiança em sua energia e coragem, e agradeço-lhe de coração por sua fidelidade. Quero que isso seja um êxito americano.” Mas Bennett reiterou que, se De Long fracassasse, não pouparia despesas para encontrá-lo e resgatá-lo.

Era o clássico Bennett: brusco, distante, pomposo, e apesar disso quase ilimitado em suas promessas de generosidade financeira. Eis um homem frio sentado num pote fumegante de dinheiro. Bennett muito provavelmente jamais tivera intenção de ir a São Francisco — odiava multidões, odiava emoções, odiava, sobretudo, fazer qualquer coisa que “esperassem” que fizesse. Tinha se despedido em Le Havre e isso era suficiente. Demonstraria sua fé em De Long preenchendo cheques.

A bem da verdade, assinara um cheque vultoso naquela mesma semana. O secretário da Marinha, Richard Wigginton Thompson, sugerira anteriormente a De Long que um navio veloz carregado de bom carvão seria mandado ao Alasca para que o Jeannette não precisasse transportar uma carga tão grande. Oficiais da Marinha também tinham sugerido que um navio de guerra escoltaria o Jeannette até o estreito de Bering. Mas então o Chile e a Bolívia entraram em guerra, o que tornava “necessário aumentar nossa força no Pacífico Sul”.¹⁴

Mais tarde, o secretário da Marinha enviou uma mensagem final a De Long desejando-lhe boa sorte na viagem e recomendando seu belo navio “aos cuidados protetores de Deus Todo-Poderoso”.¹⁵ Também informou ao explorador que não havia mais nenhuma embarcação disponível para transportar carvão ou escoltar o Jeannette. Isso irritou o comandante, obrigando-o a buscar uma alternativa. “O Governo nos lançou à deriva”, escreveu ele, “para que rememos sozinhos (...) estamos em apuros.”¹⁶ Num momento de extrema agitação, escreveu que o destino da viagem estava “por um fio”.

Quase sem reclamar, Bennett disse que pagaria os custos de um navio particular, o Frances Hyde. A escuna alugada para transportar estoques adicionais de carvão pesava 92 toneladas e custaria ao magnata milhares de dólares, mas aquilo era o de menos. Ele telegrafou de Paris para De Long: “Qualquer ordem de pagamento sua será honrada.”¹⁷

O comandante respondeu agradecendo: “Graças a Deus tenho alguém para me respaldar quando os governos falham.”¹⁸ Apesar disso, a decisão de Bennett de não comparecer à cerimônia de boa viagem o abalou. “Eu estava animado”, escreveu De Long para Bennett. “Quando você finalmente telegrafou dizendo que não viria, foi como um golpe desferido contra o próprio êxito da expedição.”

NOS ÚLTIMOS DIAS antes da partida do Jeannette, De Long foi a sensação de São Francisco. Aonde quer que fosse, havia multidões aplaudindo, batendo continência e tirando o chapéu. No Palace, ele foi inundado por cartas. Amigos e simpatizantes mandavam-lhe bugigangas e talismãs para que os levasse a bordo — inclusive uma flauta com supostos poderes mágicos. “Se você a tocar perto da costa”, dizia um bilhete, “tenho certeza de que todos os lobos se aproximarão para uivar.”¹⁹ Uma sociedade que publicava tratados religiosos presenteou a tripulação com uma caixa de Bíblias. O governador da Califórnia, William Irwin, ofereceu um almoço formal. A Câmara de Comércio de São Francisco aprovou uma resolução elogiando o “bravo e talentoso comandante” e “seu seletto grupo de homens resolutos”.²⁰ Uma conhecida médium local, que dizia “ver com olhos não materiais”,²¹ conduziu uma concorrida sessão espírita durante a qual afirmou ter sido informada de que De Long chegaria “mais longe do que qualquer homem já tinha ido” e que sobreviveria à aventura e “morreria tranquilamente” em sua cama.

De Long recebeu inúmeras cartas de teóricos do Ártico e de lunáticos. Uma delas previa solenemente que, no paralelo 87, De Long e seus homens entrariam “numa região (...) onde deparariam com calor tropical emanado do centro oco da

Terra”.²² Outro escritor estava convencido de que a expedição demonstraria a “viabilidade da comunicação transoceânica para propósitos comerciais entre o Pacífico e a Inglaterra” através do estreito de Bering — tudo o que De Long precisava fazer era traçar o caminho, então a rota poderia ser facilmente assinalada com um sistema de faróis e boias.

Enquanto isso, jornalistas de todo o país clamavam por entrevistas “exclusivas” com De Long. O comandante rejeitava qualquer um que aparecesse, em geral com uma resposta abrupta: “Não tenho informação alguma a dar sobre o assunto.” De Long era antigo conhecedor do valor da discrição — além disso, não tinha tempo a perder com entrevistas. “Ele já está congelado”, lamentou um repórter, “e não há como derretê-lo.”

Certa tarde, a Academia de Ciências da Califórnia ofereceu uma recepção em homenagem a De Long e seus oficiais. Destacados cientistas de toda a Costa Oeste compareceram. Estavam curiosos para saber o que o comandante queria descobrir no Ártico e o que esperava alcançar lá. Respondendo às perguntas, De Long levantou-se timidamente e disse umas rápidas palavras. “É muito difícil”, começou ele,

na verdade, é *impossível* para quem parte numa expedição desse tipo dizer de antemão o que “vai fazer”. Depois de chegar ao paralelo 71, entraremos num espaço em branco. Os senhores não de me dispensar, portanto, de tentar explicar o que “vamos fazer”. Se tiverem a gentileza de se lembrar de nós enquanto estivermos ausentes, tentaremos explicar-lhes “o que fizemos” quando voltarmos, o que, tenho certeza, será bem mais interessante. Tudo o que me resta é retribuir o sincero interesse que demonstram por nosso peculiar empreendimento.²³

Os cientistas da academia fizeram um brinde, e De Long e seus oficiais deixaram a recepção sob vibrantes aplausos.

Alguns dias depois, o comandante visitou o Merchants Exchange de São Francisco para conversar com uma sociedade de especialistas de natureza bem diferente: um grande grupo de comandantes de baleeiras do Ártico que por acaso estava no

porto. A reunião foi organizada por William Bradford, amigo de De Long e aclamado pintor, conhecido por suas dramáticas cenas árticas e muito bem enfronhado no mundo dos caçadores de baleia. Bradford achava que seria bom para De Long valer-se “de quaisquer informações que a experiência deles possa oferecer, além de quaisquer sugestões que possam fazer”.²⁴

O encontro acabou se transformando num seminário sobre as condições do Ártico, com Bradford no papel de moderador. Um a um, os comandantes se levantaram para falar. Eram homens gordurentos e grisalhos, na maioria vindos da Nova Inglaterra, que compreendiam a perfídia do Ártico melhor do que ninguém. Pertenciam à mesma confraria que De Long conhecera em New Bedford poucos anos antes, quando aprendera que tentar chegar ao Polo Norte pelo estreito de Bering seria essencialmente ir “ladeira abaixo”. Os comandantes contaram então a De Long o que sabiam sobre as correntes predominantes, os ventos violentos e o estranho comportamento do gelo nas vizinhanças do estreito. Compartilharam sua sabedoria, suas lendas, seus boatos, relatando tudo o que tinham ouvido sobre a misteriosa Terra de Wrangel.

De Long agradeceu os conselhos e lhes fez muitas perguntas. Eles não usaram meias palavras para contar sobre os perigos dos campos de gelo. No verão de 1871, 32 navios baleeiros, com mais de mil homens a bordo, penetraram no gelo ao norte do mar de Bering e foram destruídos. Apesar disso, muitos acreditavam que, se continuasse avançando, De Long acabaria encontrando o mar polar aberto. “Como invejamos o comandante De Long”, escreveria um dos baleeiros, Benjamin Franklin Homan.²⁵ “Como será belo, agradável e quente naquele mar ao redor do Polo Norte, onde encontrarão todo tipo de vida e de frutas de verão. Que adorável vinhedo para se viver.”

Um dos comandantes encontrava-se “sinistramente calado”, lembrou-se Bradford, “não arriscando uma opinião ou sugestão”.²⁶ O sujeito taciturno era Ebenezer Nye, uma lenda

viva entre os baleeiros. Tratava-se do rico comandante do Mount Wollaston, que também tinha importante participação em outros navios desse tipo. Natural de New Bedford, Massachusetts, Nye tinha 57 anos e era baleeiro desde os nove, tendo ficado conhecido como um quase miraculoso sobrevivente de alto-mar. Naufragara três vezes no Ártico e, em uma das ocasiões, ficara 21 dias à deriva num bote salva-vidas no Pacífico Sul, emagrecendo mais de trinta quilos. Bradford achava o comandante Nye “um dos mais velhos, mais bravos e melhores homens da profissão (...) Ninguém que viajava pelos mares gélidos conhecia seus perigos mais do que ele”.²⁷

Incomodado com a discricção de Nye, Bradford por fim ficou de pé e se dirigiu a ele: “O comandante Nye não deu sua opinião”, anunciou, “e nós gostaríamos de ouvi-la.”

Nye se levantou com relutância e falou o que pensava. “Senhores, não há muito a falar sobre esse assunto”, começou.²⁸ Disse que ele próprio iria caçar baleias no mesmo campo de gelo onde De Long estaria, não muito longe da Terra de Wrangel. “Tenente De Long”, perguntou Nye, “o senhor tem um barco muito forte, não tem?”

Sim, respondeu De Long. Depois de todos os reforços concluídos na ilha de Mare, ele achava que o Jeannette era “forte o bastante para abrir caminho lutando até o Polo”.

“E está magnificamente equipado?”, continuou Nye.

De Long respondeu que sim.

“E o senhor levará muitas provisões e todo o carvão que puder?”

De Long afirmou que levaria.

O comandante Nye ponderou sobre tudo o que tinha ouvido. “Pois bem”, disse, “coloque a embarcação no gelo e deixe-a seguir à deriva, então talvez consiga passar. Ou pode dar tudo errado — e as chances são mais ou menos iguais.”

OITO DE JULHO, o dia da partida do Jeannette, amanheceu com uma gravidade que parecia afinada com a declaração de Nye. Durante toda a manhã, o céu sobre São Francisco foi agitado por tempestades. No Merchants Exchange, os comandantes olhavam a escuridão e previam “tempo ruim”²⁹ para o Jeannette. “Vai enfrentar um céu diabolicamente encoberto ao longo de toda a costa”,³⁰ disse um deles. Mas antes do meio-dia o sol começou a aparecer através das nuvens, e os ventos foram reduzidos a uma leve brisa de sudoeste, direção favorável para o navio. Logo a atmosfera estava clara e nítida, com apenas um resquício de nevoeiro sobre o monte Tamalpais. Um repórter escreveu: “A natureza abrandou.”³¹

Enquanto os sinos das igrejas ecoavam por toda a cidade, multidões começavam a se juntar ao longo dos cais e nas encostas do Telegraph Hill, que um observador comparou com o “dorso arrepiado de um imenso porco-espinho” no começo da tarde.³² O decrepito cais Meiggs, no fim da rua Market, balançava sob o peso da multidão. No Embarcadero, a polícia formou barricadas e brandiu cassetetes para manter os curiosos a distância.

O objeto das atenções do público estava ancorado perto da ilha Yerba Buena, oscilando suavemente nas águas rasas, as vergas em ângulo reto, a chaminé exalando ocasionais tufos de fumaça negra. “O jeitoso barquinho”, disse o *Daily Alta California*, era “o alvo de milhares de olhos”.³³ No mastro principal do Jeannette tremulavam a bandeira dos Estados Unidos e a flâmula de seda azul que Emma costurara para a expedição. O navio fora recém-pintado e esfregado. Estava notavelmente afundado na água por causa dos estoques de carvão e das provisões que carregava a bordo. Membros da expedição eram vistos andando pelo convés ou subindo pelo cordame. Outros

tripulantes se debruçavam nas amuradas, escreveu um repórter, “contemplando com olhos tristonhos a cidade de riqueza e luxo, cujas ruas talvez nunca mais voltassem a percorrer”.³⁴

Dezenas de iates iam e vinham pela baía — polidos barcos de lazer com nomes petulantes como Frolic, Magic, Lively, Virgin e Startled Fawn. Toda a frota do iate clube local respondera ao apelo do comodoro para aparecer em massa e escoltar De Long até o mar. Entre os iates havia rebocadores, barcos de pesca e navios fretados com simpatizantes que tinham ido desejar boa sorte. Os donos e os comandantes das embarcações desligavam o motor, deixavam em ponto morto ou circulavam, aguardando o momento da partida.

Por volta das duas da tarde, todos os oficiais e tripulantes do Jeannette estavam a bordo — a não ser De Long. O comandante ainda estava na suíte do Palace com Emma. De uniforme, sentara-se à mesa para escrever uma carta oficial a Washington.

São Francisco, CAL, 8 de julho de 1879

*Ilustríssimo R. W. Thompson,
Secretário da Marinha.*

Senhor,

Tenho a honra de informar-lhe que o Jeannette, pronto para o mar em todos os sentidos, zarpará às três da tarde de hoje em sua viagem para as regiões árticas. Ao mesmo tempo em que agradeço a grave responsabilidade que me foi confiada, peço licença para lhe assegurar de que me esforçarei para cumprir essa importante missão de forma a conferir crédito ao navio, à Marinha e ao país. Desejo registrar minha convicção de que nada que a iniciativa e a liberalidade do sr. James Gordon Bennett pudesse sugerir deixou de ser providenciado.

Seu obediente servo,

George W. De Long³⁵

Pouco depois de terminar a carta, De Long fez um aceno com a cabeça para Emma e, juntos, os dois entraram num dos “quartos ascendentes” do Palace para tomar a carruagem que os aguardava do lado de fora do hotel. O cocheiro conduziu-os rapidamente para o cais no fim da Washington Street. Quando o casal desceu do veículo, precisamente às três horas, um urro percorreu a multidão, estimada em mais de dez mil pessoas.

Era uma “aglomeração tranquila”,³⁶ disse De Long, e o Telegraph Hill estava “negreando de gente”.³⁷ Ele se virou e tirou o chapéu em agradecimento; então se espremeu com Emma entre os dignitários presentes, abrindo caminho até a beira da água. Ali, com milhares de espectadores assobiando e agitando chapéus, o casal entrou num pequeno barco e foi rapidamente transportado para o Jeannette. O plano era que Emma acompanhasse George até o Golden Gate, onde enfim se despediria do marido. Ela e William Bradford, amigo íntimo dos De Long que já estava a bordo do navio, pegariam carona de volta para a cidade num dos iates da escolta.

Aproximadamente às quatro horas, o Jeannette levantou âncora e sua hélice revirou na água. O navio lentamente fez uma curva para seguir em direção a Alcatraz. Estava tão carregado de carvão e provisões que os mais cétricos se perguntavam como De Long seria capaz de contornar até mesmo o mais inerte dos icebergs do Ártico. O navio “ia tão devagar”,³⁸ registrou o *Chronicle*, “que provocou comentários satíricos sobre a possibilidade de escapar das lentas mandíbulas de um beliscão de gelo num momento de perigo no futuro”. À velocidade do momento, zombou o jornal de Vallejo, “não levará mais de dez anos para chegar ao Polo Norte (...) se o vento ajudar”.³⁹

Enquanto o Jeannette navegava para a baía, iates se moviam depressa à sua volta e pessoas se penduravam nos parapeitos

de balsas fretadas, dando adeus aos berros entre nuvens de lenços. Melville, o maquinista, achou tudo “muito régio”,⁴⁰ com tantos “alegres marujos gritando vivas e disparando canhões com um barulho ensurdecedor”. De Long quase chorou com a “imensa manifestação”.

No entanto, ele não pôde deixar de sentir falta da Marinha nas comemorações. “Nem um sinal de oficial naval foi visto no meio da ovação de despedida”, escreveu o comandante. “Foi mortificador para mim.”⁴¹ A ausência era especialmente óbvia porque ele sabia que três navios da Esquadra do Pacífico — o Alert, o Alaska e o Tuscarora — estavam ancorados a poucos quilômetros de distância. Como se aquele insulto não bastasse, um rebocador da Marinha, numa missão qualquer, cruzou a esteira de espumas do Jeannette e seguiu para a ilha de Mare dando simplesmente um breve apito de saudação. Na opinião de Emma, foi um “tratamento ordinário”⁴² protagonizado por uma Marinha invejosa das atenções internacionais que o Jeannette recebera, e cuja hierarquia política se sentia pouco à vontade com a natureza público-privada do projeto.

Entretanto, quando o Jeannette ia escapando pelo Golden Gate, o Exército redimiou o insulto da Marinha: o Quarto Grupo de Artilharia disparou uma salva de onze tiros de canhão dos baluartes de Presidio. O estrondo retumbante espalhou-se pela superfície das águas, enchendo de satisfação os homens do Jeannette. Collins se deliciou com o espetáculo dos grandes canhões “vomitando fogo e das gordas bolas de fumaça branca rolando para o mar lá embaixo”.⁴³ Melville disse que foi “um solene amém aos votos de boa sorte do povo (...) Nunca houve partida mais auspiciosa”.⁴⁴

De Long respondeu à cortesia do Exército agitando a bandeira para a frente, e um coro de apitos ressoou das “gargantas de bronze”⁴⁵ dos rebocadores que acompanhavam a movimentação. “Agora vemos a velha bandeira tremulando no alto do mastro sobre a fortaleza do Tio Sam”, escreveu Collins. “Adeus, bravos

rapazes, que vossas armas sempre saúdem amigos e atemorizem inimigos. Nenhum dos homens a bordo tem sequer uma sombra de melancolia no rosto. Estamos felizes por saber que milhões nos desejam boa sorte.”⁴⁶

LOGO O JEANNETTE estava no Pacífico, atirando-se contra as ondas do mar aberto ao rumar para noroeste. O céu adiante parecia enevoadado e havia uma brisa teimosa. Collins tentou melhorar o ânimo no cassino dos oficiais sentando-se a um pequeno harmônio e regalando Emma e George com estrofes da nova ópera-bufa de Gilbert e Sullivan, *H. M. S. Pinafore*. Por volta das seis da tarde, um iate chamado Frolic aproximou-se da popa. De Long sabia o motivo: era hora de Emma e Bradford voltarem para São Francisco. “Está chegando o momento (...) o tempo acabou”, escreveu Collins. “Separamo-nos da civilização por ora.”⁴⁷

Emma conseguiu um momento de privacidade com o dr. Ambler, a quem já considerava um confidente. “Será que o senhor poderia ser um bom companheiro para o meu marido?”, perguntou ela ao médico.⁴⁸ “O senhor sabe que um oficial comandante é, por dever de ofício, muito solitário.”

Ambler respondeu que seria, mas em seguida especificou a promessa. O Ártico era uma região muito peculiar, disse ele. “Sem dúvida perderemos o nosso senso de proporção. Por favor, seja bondosa ao nos julgar.”

De Long interveio para dizer: “Hora de ir.” Um pequeno bote foi baixado do turco, Emma trocou apertos de mão com os outros oficiais, saudando cada um, segundo Collins, “com uma fortaleza de ânimo absolutamente heroica”.⁴⁹ Depois, voltou-se para falar com alguns tripulantes. “Sejam sempre bons amigos e colaborem uns com os outros (...) não de conseguir!”, disse ela. “Eu lhes peço encarecidamente que sejam leais ao seu comandante.”⁵⁰

George e Emma desceram para o bote, seguidos por Bradford. Enquanto os marinheiros se afastavam remando para o Frolic, havia “poucos olhos secos no tombadilho do Jeannette”, disse Collins.⁵¹ Bradford achou a curta viagem dolorosíssima. “O silêncio era opressivo”, escreveria o artista, “os únicos sons eram a pancada dos remos nas toleteiras e o barulho da água.”⁵² Chegando ao Frolic, De Long apertou a mão da mulher e disse simplesmente: “Adeus.” Ela passou os braços em volta do pescoço dele e os dois se beijaram. Foi só naquele momento, escreveria De Long, “que senti toda a força da minha partida (...) Fiquei atordoado”.⁵³

Emma embarcou no iate, virou-se e olhou para George com uma expressão que pareceu a Bradford uma “prece silenciosa e devota por sua segurança”.⁵⁴ Bradford viu que “o tormento da separação se agravava nela pelo remorso de não poder dividir as provações com o marido”. De Long pareceu hesitar, “como se, por um momento, perdesse o ânimo”. Então, recuperando a compostura, virou-se para os marinheiros e disse com voz firme: “Afastem-se, rapazes.” E voltou para o seu navio.

Emma ficou olhando até que o Jeannette se tornasse um mero ponto cinza no horizonte. Quando o navio enfim desapareceu, ela subiu para o tombadilho, enquanto o Frolic voltava para São Francisco. “Tudo o que eu queria era ficar sozinha”, escreveu.⁵⁵ “Uma apatia total tomou conta de mim. Parecia (...) o fim de tudo.”

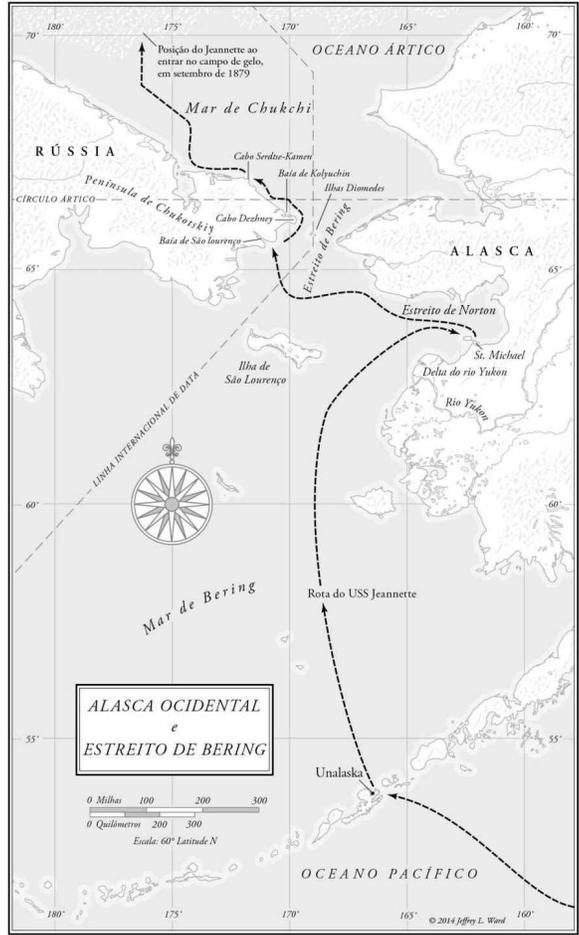
A bordo do Jeannette, De Long sentou-se à escrivania. A Expedição dos Estados Unidos ao Ártico, anotou ele com prazer no diário de bordo, finalmente começara. “O navio inicia agora sua viagem àquela parte desconhecida do mundo que fica ao norte do estreito de Bering”, escreveu. “Que a bênção de Deus esteja com todos nós.”⁵⁶

Um repórter do *Chronicle* escreveu que o Jeannette se tornou um “longo risco escuro destacando-se contra o vívido pôr do sol”.⁵⁷ E desapareceu. “Daqui a três anos, De Long

provavelmente anunciará sua volta. Neste momento, está perdido para o mundo. Navegou para a escuridão, e tudo o que se pode fazer é olhar para a borda dessas sombras em busca do primeiro vislumbre das velas branquejantes do Jeannette.”

PARTE TRÊS

Um lugar glorioso para aprender
a ter paciência



16 · BECO SEM SAÍDA

Ao mesmo tempo em que o Jeannette seguia para o norte rumo ao estreito de Bering, outra embarcação mundialmente conhecida viajava dali para o sul, contornando a costa da Rússia no Pacífico Norte. Era o Vega, navio-explorador de Adolf Nordenskiöld. O mundo ainda não sabia, mas o cientista e explorador finlandês-escocês tinha emergido, um mês antes, de seus recantos de hibernação no nordeste da Sibéria e já se achava a caminho do Japão, onde anunciaria sua considerável proeza: tornara-se o primeiro navegador a percorrer toda a Passagem do Nordeste — ou seja, a margear a Eurásia inteira pelo alto.¹ Navegando laboriosamente quase sempre próximo da costa, o Vega tinha percorrido os longos 12.800 quilômetros de litoral russo no Ártico.

De Long havia conjecturado desde o início que Nordenskiöld estava em segurança — que, a rigor, ele nunca correria perigo. O escandinavo não precisava ser “encontrado”, assim como não era preciso ter caçado Livingstone na África. Mas Bennett queria seu momento “De Long encontra Nordenskiöld” e ponto final.

No entanto, o momento em que Nordenskiöld emergiu do gelo foi particularmente ruim para De Long. Os dois se desencontraram por apenas uma semana de diferença. Enquanto De Long se avizinhava das águas alascianas, o Vega se dirigia às ilhas Curilas do Japão. Como disse um historiador do Ártico, “em algum ponto coberto de nevoeiro do mar de Bering, entre as ilhas Aleutas e o estreito de Norton, o USS Jeannette e o navio

que ele deveria procurar passaram um pelo outro seguindo trajetórias opostas”.²

Enquanto isso, outro episódio de má sorte acontecia em Washington. No começo do verão, uma escuna comissionada pelo Levantamento Geodésico e Costeiro dos Estados Unidos voltara do Ártico depois de um ambicioso estudo do Pacífico Norte e do mar de Bering feito no decorrer de vários anos. Os hidrógrafos e meteorologistas contratados pelo levantamento tinham realizado penosas análises de correntes, profundidade, salinidade, temperaturas e ventos predominantes nos oceanos. Em especial, o interesse do estudo era conhecer melhor a Kuroshio, a Corrente Negra do Japão. Ainda faltava analisar boa parte dos dados, mas claros padrões já começavam a surgir.

As descobertas sugeriam que a Kuroshio não era nem de longe tão forte, quente e confiável quanto a Corrente do Golfo do Atlântico. Ao varrer a costa do Japão e avançar oceano adentro, a Kuroshio se esgarçava em numerosas correntes subsidiárias, sempre perdendo força. Se havia uma tendência predominante no estreito de Bering, era a de correntes de água fria fluindo *para o sul*.

O relatório final do levantamento seria redigido por William Healey Dall, eminente naturalista de Harvard e cientista de vastos interesses, com publicações sobre ornitologia, antropologia, oceanografia e paleontologia, além de numerosos estudos meteorológicos realizados para o Instituto Smithsonian. Dall viajara muito pelo Alasca, e seu nome se tornaria bastante conhecido em toda aquela região.

O relatório de Dall sobre a Corrente Negra era inequívoco. “A Kuroshio não estende nenhuma ramificação identificável no sentido norte, entre as Aleutas e Kamchatka”, escreveu.³

Nenhuma corrente quente do mar de Bering entra no estreito de Bering. O estreito é *incapaz* de comportar uma corrente de água quente de magnitude suficiente para produzir qualquer efeito marcante na condição da bacia Polar logo ao norte. Nada, no conhecimento de que dispomos, oferece qualquer

esperança de uma passagem mais fácil para o Polo ou para o norte em geral por influência sua. Nada que tenha sido revelado até agora na investigação do assunto tende, de forma alguma, a respaldar a noção amplamente difundida, mas não filosófica, de que em qualquer parte do mar polar se possa encontrar vastas extensões sem gelo.

Quando essas descobertas devastadoras foram divulgadas, De Long já tinha partido de São Francisco — e, portanto, não tomou conhecimento delas. As informações punham em dúvida quase todas as teorias científicas que serviam de base à expedição do Jeannette — teorias seguidamente reafirmadas na imaginação popular. (Depois que o navio iniciou sua viagem, o *Herald* declarou “não haver dúvida de que uma corrente de água quente vinda do Pacífico corre para o oceano Ártico pelo estreito de Bering”.) Mas, como os resultados do Levantamento Geodésico e Costeiro mostravam, não havia nenhuma corrente quente passando por baixo da calota polar. Não existia portal termométrico para o Polo, e era provável que não existisse mar polar aberto. As teorias de Silas Bent, de Matthew Fontaine Maury e do falecido August Petermann estavam redondamente equivocadas.

Enquanto o Jeannette continuava seu balanço rumo ao norte, cientistas e burocratas em Washington aos poucos digeriam os novos dados. Tudo o que descobriram parecia sugerir que a viagem de De Long já estava condenada ao fracasso antes mesmo de começar.

Outro cientista que estudou atentamente os dados do levantamento foi um respeitado médico e químico chamado Thomas Antisell. O dr. Antisell, em discurso na Sociedade Geográfica Americana em Nova York, foi implacável em sua conclusão. O portal que De Long buscava não oferecia “nenhuma entrada real para o oceano Ártico”, afirmou. “O oceano Pacífico setentrional, em termos práticos, não tem saída para o norte; o estreito de Bering não passa de um beco sem saída.”⁴

17 · ENTALADO

Em 12 de agosto, pouco mais de um mês depois de cruzar o Golden Gate e partir para o mar, o USS Jeannette entrou vagarosamente na baía perto de St. Michael, no Alasca. Quando a embarcação lançou âncora no estreito de Norton, um posto de vigia do forte carregou um decrépito canhão de ferro fundido, ainda do tempo dos russos, e disparou algumas salvas em homenagem ao navio.

St. Michael, um entreposto comercial estabelecido pelo czar Nicolau I em 1833, era ponto de coleta e centro de distribuição da maioria das transações dos Estados Unidos com seu novo território no extremo norte. Não havia muita coisa ali — vários armazéns caindo aos pedaços, um paiol de munição, alguns agrupamentos de pequenas casas e uma antiga igreja ortodoxa russa. Mas aquela seria a última parada de De Long para abastecer antes de mergulhar no desconhecido. Ali ele pegaria mantimentos, encheria os depósitos de carvão, coletaria peles, compraria cães e despacharia a correspondência.

O povoado ficava a mais ou menos 150 quilômetros do braço mais setentrional do delta do Yukon, onde uma língua vermelho-amarronzada de sedimento fluvial entrava no mar. St. Michael era frequentado por caçadores de baleias, focas e animais terrestres, por mineiros, mercadores e agentes comerciais que vendiam suprimentos para qualquer um que se aventurasse pelo interior do Alasca. Dizia-se que imensas quantidades de couro e pele — valendo mais de um milhão de dólares — eram despachadas de St. Michael todos os anos.

Aquela era a época do ano em que os navios de São Francisco chegavam, e centenas de índios e esquimós acampavam nas cercanias do forte para conversar com os representantes das empresas de peles e trocar couro, pele e peixe seco por peças de chita, espingardas e rum. Grupos de índios se amontoavam ao redor de fogueiras acesas com pedaços de madeira que desciam o majestoso Yukon. Era época de folia e luta, de cabos de guerra ao sol da meia-noite e de *mallemaroking*, como os baleeiros chamavam suas orgias alcoólicas.

De Long quis que seus homens aproveitassem alguns dias do verão ártico e se divertissem no clima festivo daquele agitado forte na borda mais alta e afastada do império americano. Apesar disso, achou St. Michael “um lugar horrível”.¹ O comandante sentia ali um odor de decadência, corrupção e licenciosidade estimuladas pela bebida e pela ganância. Mas ele sabia que aquela era provavelmente a última amostra de civilização, ou de algo que se passasse por civilização, que veriam pelos anos seguintes. “Pode ser que um dia vejamos [St. Michael]”, escreveu, “como uma espécie de paraíso terreno.”²

DE LONG LEVARA trinta dias para percorrer os quase cinco mil quilômetros de distância entre São Francisco e St. Michael. O navio, sobrecarregado de carvão, tinha “oscilado e chafurdado como um porco”,³ disse ele, mas nos primeiros dias a navegação fora mais serena e o estado de espírito a bordo estivera alegre. De noite, Collins sentava ao órgão e escolhia músicas, e os homens, alguns tocando pandeiros ou rabecas, soltavam a voz.

Em outros momentos Collins, de início bem aos poucos, tentava fazer alguns trocadilhos com a tripulação. Quando as comportas se abriram, no entanto, foi uma inundação: ele não

conseguia parar. “Alguns eram bons”, avaliava De Long, “outros eram fraquíssimos.”⁴ Com frequência as piadas eram incompreensíveis, resultando num humor, talvez de origem irlandesa, que os outros não compreendiam. “Por um tempo nos recusamos decididamente a ouvir seus jogos de palavras”, escreveu De Long, “e olhávamos para ele tão inocente e inquisidoramente quanto bebês quando ele inventava um deles, pedindo-lhe que o explicasse duas ou três vezes seguidas, até que ele por fim dizia que nosso intelecto devia estar enfraquecendo à medida que nos distanciávamos de São Francisco. Agora, no entanto, deixamos que ele faça seus trocadilhos, elogiando os bons e criticando os ruins.”⁵

No fim das contas, De Long estava muito satisfeito com seus homens. Referia-se a eles como “nossa pequena família”, “a melhor tripulação que um navio já teve. Não há qualquer sinal de discórdia ou suspeita de desavença”. Eles formavam um grupo representativo dos Estados Unidos da era dourada — em outras palavras, dos Estados Unidos *dos imigrantes*, homens duros e independentes que estavam ávidos por uma vida melhor do que a que tinham deixado para trás no Velho Mundo. Havia alemães, dois dinamarqueses, dois irlandeses, um finlandês, um escocês, um norueguês, um russo. Havia franco-americanos, holando-americanos, alguns escócio-irlandeses e três chineses.

De Long estava particularmente satisfeito com o cozinheiro chinês, Ah Sam, e o garçom, Charles Tong Sing, ambos contratados no bairro de Chinatown, em São Francisco. A comida de Ah Sam, que, segundo De Long, já era boa, ficava cada vez melhor. Ele era um padeiro prodigioso — e, embora fizesse um café que os homens achavam muito fraco, aprendia rápido e parecia se divertir muito. Sam e Charles “não se deixavam afetar por nada”, estavam “sempre alegres” e pareciam não ter “preocupações com o futuro nem com o passado”, de acordo com De Long.

Mas o terceiro tripulante chinês que o comandante contratara — Ah Sing, o camareiro — revelou-se um desastre. Nervoso, descoordenado e sem noção, Ah Sing não falava inglês e vivia de um lado para o outro no navio, esparramando comida e bebida nos frequentadores do refeitório, espatifando pratos e xícaras no chão. Era “simplesmente uma lástima”, opinava De Long. “Com sua estupidez, já quase deixou meus cabelos brancos.”⁶ Ah Sam e Charles Tong Sing passavam o tempo todo corrigindo o garoto, repreendendo-o em torrentes de impropérios em chinês. Havia algo inquietante no sorriso de Ah Sing. Melosamente doce e imutável, era de enlouquecer qualquer um — em especial Melville. Disse De Long: “Melville o levaria para terra firme e o mataria se eu desse a ordem.”⁷

Na ilha Unalaska, no arquipélago das Aleutas, o navio fez uma parada rápida para pegar carga, incluindo pele de foca, pele de veado, cobertores, seis toneladas de peixe seco e 150 toneladas de carvão. De Long despachou cartas num vapor que ia em direção ao sul, depois virou para o norte, rumo ao nevoento mar de Bering, para retomar a longa viagem até St. Michael.

Durante dias, o Jeannette enfrentou mares revoltos, que mergulhavam os homens mais inexperientes em horríveis acessos de enjoo. Ah Sing parecia “um corpo ressuscitado”, disse De Long.⁸ “Era uma sombra de si mesmo, o longo rabo de cavalo numa confusa massa de cabelo esvoaçando ao vento. Cheguei mesmo a ter medo de que ele morresse.” Mas o irlandês piadista foi o que mais sofreu. “O pobre Collins enjoava tanto que poderia muito bem ter perdido a mãe sem perceber”, escreveu De Long; apesar de comentar, animadamente: “Seus trocadilhos sumiram por uns dias.”⁹ Mas, para pesar do comandante, quando o Jeannette se aproximava de St. Michael, Collins, recuperado, “já estava voltando com eles”.

DE LONG TEVE de esperar quase uma semana em St. Michael pela Francis Hyde, a escuna de suprimentos que Bennett fretara em São Francisco para lhe entregar as últimas remessas de carvão. Nesse meio-tempo, o comandante se dedicou a outros assuntos. Comprou peixe defumado e carne crua. Mandou os nativos inuítes costurarem casacos de pele e cobertores de pele de foca. Adquiriu botas de couro de veado e uma variedade de peles de lobo e marta. Indagou os moradores em busca de notícias, ou mesmo boatos, sobre o paradeiro de Nordenskiöld (embora ninguém soubesse de nada). Representantes da Companhia Comercial do Alasca lhe forneceram mais armas e munição. Dos inuítes, comprou quarenta cães de trenó — “ótimos animais, jovens e ativos, que logo fizeram amizade comigo quando os visitei em terra”.¹⁰

Levar cães sempre estivera nos planos de De Long, mas ele se deu conta de que nenhum dos seus homens sabia conduzir os animais ou cuidar deles. Procurou entre os moradores dois ajudantes experientes para se juntarem à expedição. Logo encontrou dois jovens dispostos a fazê-lo — Alexey, que se apresentou como caçador, e um amigo chamado Aneguin. Embora ambos falassem um pouco de inglês, os dois jovens quase nada entendiam sobre os objetivos da expedição — para onde se dirigia, o que buscava ou quais eram os riscos. Foram atraídos, acima de tudo, pelo que lhes pareceu uma remuneração extraordinariamente alta. Alexey receberia vinte dólares por mês, além de um pequeno estipêndio para a mulher e o filho. E não era só isso: no fim da expedição, levaria para casa um fabuloso presente — um rifle Winchester de repetição, com mil cartuchos. Aneguin, mais jovem e ainda solteiro, receberia salário um pouco menor.

O Francis Hyde finalmente chegou com a tão esperada remessa de carvão, e De Long marcou a partida para 21 de agosto. Naquela manhã, os dois inuítes condutores de cães subiram a bordo e começaram a se familiarizar com o Jeannette.

Uma moça inuíte também entrou a bordo para ficar um pouco no navio. Era a mulher de Alexey — uma jovem robusta e tímida, cujo largo sorriso era insuficiente para ocultar a preocupação com o marido. O filho pequeno também estava junto. A cena da despedida comoveu os homens do Jeannette, muitos deles decerto saudosos das próprias mulheres ou namoradas. O casal ficou sentado de mãos dadas sobre uns sacos de batata perto da porta da cabine.

Collins, que capturou o momento num relato para o *Herald*, achou que a mulher de Alexey “comportou-se com grande correção naquelas circunstâncias”, demonstrando “estoicismo temperado com afeto pelo esposo”. Ficaram um tempo falando docemente um com o outro, os olhos cheios de lágrimas. Aves marinhas circulavam no alto, e o navio estrondava e estalava com as últimas cargas içadas para bordo. Quando o casal inuíte “trocou votos de fidelidade eterna”, disse Collins, “fiquei muito comovido”.¹¹

De Long, talvez pensando na própria despedida de Emma, também se emocionou. Tentou encontrar algo para dar de presente à mulher inuíte como lembrança do navio no qual o marido viveria pelos dois ou três anos seguintes. Não achou nada melhor do que um pires e uma xícara de louça, com as palavras MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS em letras douradas. O comandante deu também uma gaita de boca para o menino. A mulher de Alexey aceitou os presentes com gratidão. Pareceu “tomada de emoção pela ideia de possuir tesouros tão exclusivos”, escreveu Collins, “e os escondeu imediatamente nas amplas dobras, ou melhor, nos lugares de armazenagem de seu vestido de pele”.¹²

Quando De Long anunciou que era hora de os visitantes desembarcarem, Alexey relutou em deixar a mulher ir embora. “De mãos dadas, agarrados, andaram de um lado para o outro do navio”, disse Melville, “até que por fim, com muitas dúvidas e muitos temores, eles se separaram afetuosamente.”¹³

ANTES DE PODER seguir de vez para o norte, De Long tinha uma última incumbência a cumprir: resolver o mistério do paradeiro do escandinavo Adolf Nordenskiöld. A rigor, não precisava *encontrar* o explorador, mas tinha a obrigação de apresentar provas convincentes de que o navio Vega passara o inverno em segurança e não necessitava de ajuda. De Long ainda se sentia irritado com essa tarefa, mas, como fora atribuída pelo próprio secretário da Marinha, não lhe seria possível esquivar-se da responsabilidade. Obviamente, ele não sabia que o mistério já havia sido solucionado. Tinha medo de perder semanas, quem sabe meses, naquela missão incerta. No início da noite de 21 de agosto, o Jeannette levantou âncora e, com a Francis Hyde logo atrás, tomou a direção oeste, rumo à costa siberiana, à procura de notícias do explorador “perdido”.

Quando o Jeannette cruzava o mar de Bering debaixo de forte tempestade, uma onda imensa rebentou a bordo e atingiu a fachada da cabine de De Long. A janela quebrou e a sala foi inundada. “Eu estava sentado, cochilando em minha cadeira”, escreveu ele, “quando de repente fui sepultado pelo mar, coberto de cacos de vidro, e tudo boiava à minha volta.”¹⁴

A expedição se aproximou da baía de São Lourenço, na Rússia, onde De Long mandou um grupo em terra indagar por Nordenskiöld. Os nativos chukchis pareciam saber alguma coisa sobre um navio estrangeiro que passara o inverno numa baía fechada pelo gelo em um ponto mais acima na costa. Outros nativos se lembravam de ter visto um navio passar lentamente pela costa rumo ao sul em julho.

Sem perder tempo, De Long seguiu para o norte, em direção às ilhas Diomedes e ao estreito. Em 27 de agosto, num ponto qualquer das águas do estreito de Bering, o Jeannette e a escuna carregada de carvão Francis Hyde se prepararam para a separação. De Long pegou uma derradeira carga de carvão e

transferiu para o outro navio sua correspondência — incluindo uma última carta para Emma. Decidira também devolver para São Francisco o incorrigível camareiro Ah Sing. Não adiantava ficar com ele. “Dispensei o menino chinês”, escreveu De Long.¹⁵ “Ele embarcou na escuna com o mesmo sorriso infantil e doce que o caracterizava, aceitando o inevitável como um bom filósofo.”

Então o Jeannette virou para o norte, e a Francis Hyde, para o sul. No pacote de cartas que a escuna carregava havia um relato que Collins escrevera para o *Herald*, no qual concluía: “Com a sensação de contar com a simpatia de todos os que deixamos em casa, vamos para o norte confiando na proteção de Deus e em nossa sorte. Adeus!”¹⁶

De Long seguiu diretamente para o cabo Leste — que agora se chama cabo Dezhnev —, o ponto mais oriental da Eurásia. Ali, usando o condutor de cães Alexey como intérprete, soube por intermédio de uma idosa de uma aldeia local que um navio explorador tinha, de fato, passado o inverno num lugar chamado baía de Kolyuchin, costa acima.

Depois de atravessar o círculo ártico, o Jeannette aportou num lugar chamado cabo Serdtse-Kamen. Os nativos conduziram os homens de De Long numa marcha de várias horas pela tundra musgosa até chegarem a um ponto protegido, onde, segundo disseram, o grupo estrangeiro tinha passado o inverno em segurança. Ali, em tendas, os homens de De Long remexeram latas com a palavra ESTOCOLMO, além de pedaços de papel com rabiscos em sueco. Os exploradores encontraram também o que Danenhower descreveu como “alguns interessantes retratos de beldades profissionais de Estocolmo”.¹⁷ Os nativos chukchis mostraram aos tripulantes broches da Marinha com gravações que lhes tinham sido dados como presentes — e que mais tarde se verificou que eram suecos, dinamarqueses e russos. Os chukchis contaram, através de sinais e mímicas, que o vapor

estrangeiro tinha seguido em segurança para o leste logo que o gelo derreteria.

Para De Long tudo isso era prova convincente o bastante para encerrar o mistério — e absolvê-lo de qualquer responsabilidade detetivesca futura. “Acho que no fundo do coração ficamos agradecidos”, escreveu ele, “por enfim sabermos que Nordenskiöld estava seguro e que podíamos prosseguir nossa trajetória para a Terra de Wrangel (...) seguiremos, contentes, o nosso caminho.”¹⁸

Com isso, De Long finalmente estava livre para navegar rumo ao norte. Em 31 de agosto, tirou o Jeannette da baía de Kolyuchin e seguiu na suposta direção de Wrangel. Precisava compensar o tempo perdido usando a última brecha que o verão oferecia para alcançar a latitude mais alta possível. Enfim, disse Danenhower, “sentimos que nosso cruzeiro ártico tinha, de fato, começado”.¹⁹

NOS PRIMEIROS DOIS dias, velejaram bem, por mares sem gelo. Mas então começaram a deparar com pedaços cada vez maiores de gelo flutuante. O tempo tornou-se frio e cortante, com a temperatura oscilando pelos 6,5° C negativos. Uma borrasca desabou sobre o navio, cobrindo o cordame com uma lustrosa camada branca — um súbito prenúncio do que viria pela frente. “Era uma massa de neve e gelo”, disse De Long, “uma bela cena.”²⁰ O que o preocupava não era a neve, mas o gelo. “Observamos o cerco gradual de grandes banquisas”, anotou ele. “O gelo flutuante à nossa volta parece ter uma espessura uniforme de cerca de dois metros.”

Esse acúmulo de gelo inesperadamente cedo foi compensado por algumas boas notícias: em 4 de setembro, Dunbar, em pé no cesto da gávea, avistou a ilha Herald, minúscula rocha escarpada

no mar de Chukchi, bem conhecida pelos baleeiros. (Sem qualquer relação com o jornal de Bennett, a ilha tinha sido batizada em 1849 pelo homem que primeiro a avistou e nela desembarcou, Sir Henry Kellett, comandante do HMS Herald.) A ilha Herald estava assinalada com clareza nos mapas rudimentares de De Long, mas ele sabia que logo depois, cerca de oitenta quilômetros de nevoeiro a oeste, ficava a Terra de Wrangel, o esquivo continente transpolar de Petermann. Essa terra era o alvo, literal e figurativo, de De Long, mas ele ainda não conseguia vê-la.

No dia seguinte, os homens *de fato* captaram um vislumbre de Wrangel — pelo menos foi o que julgaram. “Na parte da manhã”, disse De Long, “houve várias ocasiões em que distintamente avistamos terra além e acima da ilha Herald, a sudoeste. De início fiquei inclinado a achar que talvez fosse uma espécie de ilha falsa, produzida por miragem; mas, como tinha a forma de altas montanhas cobertas de neve, com recorte claramente definido, o que não poderia ter sido causado por miragem, estou bastante convencido de que nós realmente vimos [Wrangel].”²¹

Depois de vários outros avistamentos, todos ficaram convencidos: *Terra de Wrangel!* Alegrava-os o pensamento de estarem tão perto do lugar onde poderiam montar acampamento de inverno e começar a explorar território desconhecido.

Contudo, a comemoração durou pouco, pois o navio batia com estrondo de encontro a pedaços de gelo cada vez maiores, que o faziam girar lentamente para os lados. De Long, que subira ao cesto da gávea, esforçou-se para interpretar o padrão desses torvelinhos e seguiu em frente por passagens cada vez mais estreitas. “Nossos lados estão raspados, arranhados e cortados”, escreveu ele, “mas são cicatrizes de ferimentos honrosos, recebidos no combate contra o gelo.”²²

NAVEGAR ALI FAZIA com que De Long se lembrasse de sua época a bordo do Little Juniata na costa da Groenlândia. Com frequência precisava avançar por uma passagem abalroando repetidamente o gelo até encontrar uma pequena rachadura. As cabeçadas do navio costumavam rachar o gelo em complexos desenhos de teia de aranha bem adiante da proa. O Jeannette geralmente conseguia “empurrar os pedaços de gelo para os lados até passar por um triz”, disse De Long. Cada vez mais, enquanto avançava por essas estreitas passagens, De Long confiava nos palpites de Dunbar. O excêntrico da Nova Inglaterra via coisas que outros não viam, percebendo no gelo padrões inescrutáveis para os demais homens. Melville disse que ele era “nosso Velho Marinheiro e autoridade em Ártico (...) com aquela visão aguda que vem de quarenta anos de experiência no mar”.²³

Às vezes, os homens usavam o guincho a vapor, com um sistema de cordas e polias preso a garras enfiadas no gelo, para puxar ou “alar” o Jeannette. Quando o motor do navio dava tudo o que tinha e o guincho a vapor girava a manivela, havia um retinir de metais e um expelir de fumaça e vapor quente. Por vezes, para economizar carvão, De Long fazia os homens e os cães pularem para o gelo e se esforçarem, herculeamente, para arrastar a embarcação. Rosnados e gemidos ressoavam no ar pesado e úmido, navegadores e animais tentando guiar o navio através de promissoras brechas no gelo. Os homens firmavam os calcanhares, pelejando nas cordas, e os cães, rosnando, puxavam com toda a força que tinham.

Mas as opções de De Long escasseavam. O gelo se estendia em todas as direções, impedindo o avanço; as raias e brechas iam se fechando. “Todas as aberturas no campo de gelo, com o mínimo de inclinação para o norte, foram exploradas”, disse Melville, e o “gelo eliminava qualquer possibilidade de retorno”.²⁴ Logo que o navio abria uma fenda e passava, Melville olhava em direção à popa e via o gelo se fechar novamente, como as mandíbulas de uma enorme armadilha de aço.

As pressões que se acumulavam ao redor do navio eram terríveis. Explosões detonavam em todas as direções, enquanto pedaços de gelo denteados, como as peças de um quebra-cabeça, esmagavam uns aos outros com força brutal, às vezes chegando a erguer cumes. Aqui e ali, gêiseres provocados pelas ondas espirravam por rachaduras no gelo. Havia também ruídos de coisas raspando, suspiros ásperos e guinchos agudos quando uma placa gigantesca desabava sobre outra e, balançando nas vagas, triturava-a lentamente.

De Long tentava encontrar uma raia que pudesse levá-lo a Wrangel, mas não conseguia. O campo de gelo continuava a empurrá-lo para noroeste, cada vez mais longe do que buscava. Ainda avistaram Wrangel várias outras vezes — “um platô, com uma cadeia de picos”, na estimativa de De Long — mas ela aos poucos sumia de vista. “Essa é a terra para a qual partimos de São Francisco, há dois meses e um dia, na esperança de poder explorá-la neste inverno”, escreveu De Long em desespero. “O homem propõe e Deus dispõe.”²⁵

Agora o casco do Jeannette estremecia como nunca, enquanto o navio investia de encontro a placas cada vez mais imponentes e recuava. O gelo tinha quase cinco metros de espessura em vários pontos. Diversas vezes a proa atingia uma placa de gelo bem no alto, subia e rangia até encontrar o ponto de equilíbrio, e então, devidamente punida, deslizava de volta para dentro da água.

Não obstante, em meio a tudo aquilo, o Jeannette resistia bem. De Long tinha de depositar sua confiança nos engenheiros da ilha de Mare, que tão laboriosamente haviam reforçado o casco. Pelo menos até aquele momento, o trabalho diligente parecia ter valido a pena. “O navio sacudiu como nunca”, comentou Danenhower, mas “não sofreu nenhum estrago. Na verdade, aguentou os abalos lindamente.”²⁶

EM 7 DE SETEMBRO, um domingo, os homens sentiram uma nova pressão a estibordo, e de repente uma grande banquisa empurrou o Jeannette para uma saliência no gelo, fazendo-o inclinar-se de maneira descontrolada. Outros blocos de gelo acossaram o navio. Sob pressão, o madeiramento começou a estalar e ranger. Em poucos minutos o Jeannette estava completamente preso. A máquina a vapor, sobrecarregada, arquejou, e a chaminé cuspiu colunas de fumaça, mas a embarcação não conseguia se mover um centímetro. Estava “entalada”, como os velhos baleeiros do Ártico costumavam dizer, no curioso léxico de atenuantes de sua profissão.

Danenhower escreveu: “Fizemos fogueiras protegidas do vento, prendemos a embarcação com âncoras para gelo e paramos. Não havia como prosseguir.”²⁷ O Jeannette ficou posicionado num ângulo esquisito, de tal modo que os homens não conseguiam ficar em pé direito, sentar-se normalmente ou deitar-se nos beliches, por medo de rolar para fora. O gelo ainda estava se acomodando, agitado, soltando bolhas de ar, desabando em seus próprios bolsões e vazios. Mas estava ficando duro como cimento.

De Long contemplou o campo de gelo pensando onde teria errado. A leitura dos termômetros não acusara qualquer indício de corrente de água quente fluindo para o norte. Onde estaria a Kuroshio? O portal termométrico, se é que ele existia, com certeza não era ali. O mar polar aberto nunca parecera tão distante. “Até onde se pode ver é só gelo”, escreveu De Long. “Não parece apenas que nunca se quebrou e virou água (...) parece que jamais o faria. Só mesmo um terremoto para nos tirar do apuro em que nos metemos.”²⁸

Ele sempre soubera, é claro, que o Jeannette ficaria preso em gelo daquela forma; só não pensava que isso viesse a acontecer

tão ao sul, nem tão no começo da estação. Esperava alcançar o paralelo 80 antes do inverno, mas ali estavam eles, presos no gelo, no 72. Era quase constrangedor. Seu plano era tocar em terra em algum ponto da costa de Wrangel e achar ali uma angra protegida para ancorar com segurança durante o inverno, longe do violento aperto do campo de gelo maior. Mas agora o Jeannette estava vulnerável a forças muito mais poderosas — sujeito a caprichos e artimanhas que ele não tinha como prever. Mais do que nunca, lamentou os atrasos causados pela inútil procura por Nordenskiöld. De Long acreditava, talvez corretamente, que a semana perdida na costa siberiana lhe destruíra a chance de desembarcar em Wrangel, impedindo-o de fazer qualquer coisa importante em matéria de exploração, ou de estabelecer um recorde de “mais ao norte”, até o ano seguinte.

Apesar disso, o “entalamento” do navio não desencorajou o comandante. Ele esperava que aquele campo de gelo fosse uma aberração temporária, uma esquisitice fora do padrão sazonal. Baleeiros árticos haviam lhe dito que “na última parte de setembro e na primeira parte de outubro experimenta-se um período de veranico nessas latitudes”, escreveu ele, em tom otimista. Outra rajada de tempo quente “nos libertará”, estava seguro disso. “Considero excepcional a condição do gelo que temos agora, e conto com as ventanias de setembro para quebrar os campos de gelo e abrir caminhos.”

Mas, em outros momentos, De Long parecia aceitar que estava preso até o fim do inverno. Passava a impressão, na verdade, de acatar a adversidade — e de procurar entender seus possíveis significados. “Este é um lugar glorioso para aprender a ter paciência”, disse.²⁹ “Meu desapontamento é grande, tão grande que provavelmente ninguém faz ideia. Parece que nada nos resta, senão fazer da necessidade uma virtude e ficar onde estamos.”

ENQUANTO O GELO fechava o cerco sobre o Jeannette, uma frota baleeira dos Estados Unidos seguia lentamente pela margem sul do mesmo campo de gelo, caçando os últimos troféus da estação antes de seguir para São Francisco. Os comandantes desses três navios baleeiros avistaram uma embarcação que seguia para o norte, a cerca de quinze quilômetros, não muito longe da ilha Herald. Apesar da distância, o comandante Bauldry, do baleeiro Helen Mar, viu que se tratava de um vapor, e que estava em apuros.

Bauldry estudou-o pelo binóculo tentando interpretar seus movimentos. Não era um baleeiro, disso tinha certeza. A estação estava avançada demais para que um navio seguisse naquela direção, afastando-se da extremidade do mundo conhecido. Mas uma esteira de fumaça negra que mudava de direção o tempo todo lhe dizia que a embarcação avançava no gelo, abrindo caminho aos trancos para um lado e para o outro, tentando seguir para norte e para oeste, mas aparentemente sem sucesso.

Quando o Helen Mar e os outros navios da frota, o Sea Breeze e o Dawn, retornaram para a Califórnia, as observações dos comandantes foram divulgadas pelos jornais de São Francisco. Foi a última visão que alguém teve do USS Jeannette.³⁰

18 · NA CRISTA DA ONDA

Naquele mês de agosto, enquanto De Long seguia laboriosamente para o norte, James Gordon Bennett estava em Newport, Rhode Island, veraneando com amigos e visitando a irmã, Jeannette Bennett Bell. Ele ancorou seu iate na marina e passou a maior parte do mês velejando, disputando corridas de carruagem e farreando com a turma do terno branco. A gafe que cometera contra a família May tinha sido perdoada, e os “veranistas” de Newport o acolheram novamente. Bennett acabou sendo considerado alguém muito divertido, um bem-vindo provocador. Quando ele chegou, em 2 de agosto, o *Newport Mercury* fez o seguinte comentário: “Todo mundo logo pensou no começo das festividades e dos esportes da estação, pois o sr. Bennett tem a energia e o dinamismo necessários para dar a partida na carruagem da alegria.”¹

Bennett era membro do sóbrio e respeitável Newport Reading Room, clube que só admitia os cavalheiros mais destacados e ricos. Ele achava o lugar terrivelmente chato e um dia, em meados de agosto, decidiu provocar os frequentadores.² Ao que tudo indica, andara bebendo demais com um velho companheiro de jogo de polo, Henry Augustus Candy, capitão da cavalaria britânica. Bennett desafiou Candy — aparentemente apimentando o desafio com uma aposta — a fazer algo que abalasse os enfadonhos membros do Reading Room. Candy aceitou, e um plano foi engendrado.

No fim da tarde, o capitão Candy, em trajes de polo, pegou seu cavalo e se dirigiu à afetada sede amarela do clube, na avenida

Bellevue. Subiu os degraus da frente montado no cavalo, passou pelas portas duplas e entrou no salão. Consta que um mordomo de paletó branco teria gritado: “Senhor, não é permitido cavalgar aqui dentro!” Mas Candy não lhe deu atenção e continuou a conduzir o cavalo, atravessando o bar e outras salas, ignorando os perplexos sócios do Reading Room, que estavam sentados lendo revistas e bebericando gim-tônica. Então, Candy virou sua montaria com destreza, saiu pela porta da frente e pôs-se a galope.

O capitão ganhou a aposta, demonstrando impecáveis habilidades equestres, mas os sócios do clube imediatamente o censuraram e juraram que nem ele nem Bennett voltariam a entrar lá. A gélida reação do Reading Room à patuscada, embora previsível, pôs fim à curiosidade em torno do magnata. Em um assomo de indignação, Bennett decidiu construir um clube rival, que seria decididamente mais alegre, arruaceiro e menos preso às tradições. Daria ao novo empreendimento o nome de Newport Casino.

Bennett comprou um grande terreno na mesma avenida Bellevue, perto do Reading Room. Seu clube seria um imenso palácio de diversões — um desmentido a qualquer um que chamasse Newport de tediosa. Haveria pistas de boliche, salão de bilhar, quadras de grama, teatro, restaurante, diversos bares e um salão de baile. Contratou o melhor arquiteto que conseguiu encontrar: o jovem Stanford White, do famoso escritório nova-iorquino McKim, Mead and White. O projeto foi feito e a preparação do terreno foi iniciada em poucos meses. Planejou-se uma grandiosa inauguração para o verão seguinte.

Uma ideia começou a tomar forma na cabeça de Bennett: o Newport Casino promoveria torneios competitivos de tênis. Tendo introduzido com êxito o jogo de polo nos Estados Unidos, ele agora apresentaria ao país o novo jogo de raquete mais popular da Inglaterra. Já visualizava seu clube como o berço do tênis americano.³

O magnata passou o resto do ano imerso no projeto. Estava bêbado de animação. Daria uma lição aos desmancha-prazeres do Newport Reading Room. Os pensamentos de Bennett pareciam se espalhar em todas as direções naquele verão, mas passavam a milhões de quilômetros do Ártico.

19 · SE POR AZAR

Quando o Jeannette partiu de São Francisco, Emma De Long sabia que precisava se “preparar mentalmente”, como ela mesma disse, “para uma extensa, extensa vigília”.¹ Naquele dia, voltou para o seu quarto no Palace Hotel e mergulhou em um estado de letargia. Não tinha energia para nada, nenhuma força de vontade, nenhum interesse no mundo. “Eu não queria fazer nada”, escreveu, “nem mesmo pensar.” Não tinha responsabilidades prementes, uma vez que Sylvie estava com sua irmã no Meio-Oeste. Os pais, que tinham viajado para a Austrália, deveriam se encontrar com ela em São Francisco antes da partida do Jeannette, mas seu navio se atrasara, e eles ainda levariam uma semana para chegar. Durante dias, Emma transformou o quarto numa caverna escura de onde se recusava a sair.

William Bradford, amigo íntimo dos De Long que a escoltara no retorno do Golden Gate no dia da partida do Jeannette, vivia parte do ano em São Francisco, onde mantinha um estúdio. Um dia apareceu para saber como Emma vinha passando e notou que ela estava sofrendo. Propôs um passeio para distraí-la: que tal uma viagem a Yosemite?

Ela se animou. Nunca estivera em Yosemite e não conhecia nada do magnífico interior da Califórnia. Ele levaria as tintas e o equipamento fotográfico e, enquanto sua mulher e Emma fizessem piqueniques e passeassem pelo vale, procuraria paisagens para pintar.

A companhia de William Bradford sempre fora um conforto para Emma. Ele era um homem sereno, de rosto bondoso, cabelos ruivos ondulados e costeletas extravagantemente crespas. Aos 56 anos, já fizera nove viagens ao Ártico, a maior parte em torno da Groenlândia, sempre voltando para casa em segurança, saudável e muito bem-disposto.² Era um dos mais eloquentes e convincentes propagadores das virtudes do mundo gelado. Seus quadros de paisagens árticas, meticulosos nos detalhes, vendiam bem nos dois lados do Atlântico. Até mesmo a rainha Vitória lhe encomendara uma obra. Além disso, era um membro muito querido da Sociedade Geográfica Americana de Nova York, e suas palestras pelo mundo tinham contribuído para instigar a imaginação do público sobre o Alto Norte. Bradford fazia o Ártico parecer exótico e cheio de aventuras, uma região tocada por uma grandiosidade única. Pelo jeito como o descrevia e representava em pinturas e fotografias, o Ártico tinha uma estética inteiramente própria. Mesmo quando terrível, era transcendente.

“Não existe fenômeno (...) de aspecto mais sublime do que uma tempestade em fúria na borda da banquisa”, escrevera ele.³ “A água, arrebatando com terrível peso e poder, onda após onda, é atirada de encontro ao gelo e o rompe, despedaça e desmancha, lançando blocos imensos contra a resistente superfície. É uma tremenda guerra dos elementos, que jamais se esquece.”

Em sua essência, a obra de Bradford tratava do anseio humano pelo desconhecido. No fundo, ele era um explorador que compartilhava e apreciava a atração de George De Long pelo norte. Natural de uma pequena cidade perto de New Bedford, Massachusetts, e devoto da escola do rio Hudson, o artista era conhecido pelos quadros de navios baleeiros encalhados, de icebergs com formatos bizarros, de homens vestidos de pele em luta contra ursos-polares e de fiordes glaciais iluminados pelo sol da meia-noite. Embora as cenas fossem solitárias, por vezes

desesperadoras, ele sempre conseguia lhes instilar um toque de deslumbramento e beleza.

Para Emma, era um consolo estar com um amigo que achava uma terra de tamanha severidade tão convidativa. Ela tentava pensar que George se dirigia ao reino romântico descrito por Bradford. A tranquilidade de suas pinturas e de sua conduta também a deixavam mais calma.

Por isso, Emma se juntou aos Bradford e seguiu com eles para o oeste, de trem e de carruagem, rumo a High Sierra. Caminharam lentamente entre as sequoias da floresta Calaveras — uma das árvores gigantescas receberia o nome de Jeannette, em homenagem à expedição. Seguiram para Yosemite, onde se deleitaram com as cascatas e as imensas projeções arredondadas de granito: El Capitan, Half Dome, Sentinel Rock. A excursão era exatamente do que Emma necessitava. “Embora de início eu me sentisse um tanto apática”, relatou ela, “aos poucos fui sendo enfeitiçada pelo cenário.” Foi “bom para minha mente enfraquecida, e tornei a me divertir”.⁴

QUANDO VOLTOU PARA São Francisco, Emma estava recuperada. Seus pais tinham chegado da Austrália e a aguardavam no Palace Hotel. Ela ficou feliz por estar novamente com a família e por poder passear junto com eles por aquela bela cidade cheia de relevos. Depois os três tomaram um trem para Burlington, Iowa, onde a irmã de Emma morava com o marido, o general S. L. Glasgow. Sylvie tinha passado alguns meses com os tios, e os Glasgow convidaram Emma e a filha para morarem com eles enquanto durasse a viagem do Jeannette. Nessa cidade da rota das embarcações a vapor, construída numa alta ribanceira do rio Mississippi, Emma passaria a maior parte da sua “extensa, extensa vigília”. Ela escrevia diligentemente para George,

sabendo que era provável que suas palavras nunca chegassem até ele; chamava-as de “cartas para lugar nenhum”. Com o tempo, tornaram-se um ritual terapêutico. Redigia-as em triplicata, para enviá-las ao mesmo tempo para múltiplas localidades do Ártico — postos baleeiros e comerciais do Alasca, da Groenlândia e de Spitsbergen, na Noruega. Emma incluiu esses dois últimos destinos na esperança de que o Jeannette, depois de alcançar o Polo Norte, cruzasse o mar polar aberto e emergisse do gelo do outro lado do Ártico.

Logo depois de se instalar na casa dos Glasgow em Burlington, Emma contraiu um vírus misterioso que a manteve acamada durante semanas. Até aquela altura, não tivera notícias do Ártico, e já estava preocupada. Mas, quando ficou bem o bastante para se sentar na cama, um maço de cartas chegou do Alasca. Finalmente as missivas de George alcançavam o seu destino.

Em uma delas, ele contava que tinha pendurado uma foto da mulher, bem como um retrato de Sylvie, na cabeceira da cama. Depois da longa viagem que haviam feito juntos pela América do Sul, George se acostumara de tal maneira a tê-las a bordo do Jeannette que se surpreendia imaginando que elas ainda estavam por ali. “Meia dúzia de vezes por dia entro às cegas no camarote de bombordo”,⁵ escreveu ele, “e me decepiono ao ver que vocês não estão lá. Fico pensando se algum dia me acostumarei a não as ter comigo.” Em 9 de agosto, escreveu: “Às vezes calculo que todas as glórias de todas as expedições árticas do mundo não valem a felicidade de tê-las ao meu lado por cinco minutos.”

George ainda guardava o presente que Emma lhe dera em Le Havre quando eram namorados, a pequena recordação que levava consigo, nos tempos de solteirice, durante todos aqueles anos no mar. “Deparei com a pequena sacola azul contendo um cacho dos seus cabelos e a cruz”, escreveu ele, “e agora a carrego no bolso, tão apaixonado quanto há onze anos.”⁶ Em um

dos envelopes havia uma foto dele com um bilhete que dizia: “Para minha mulher contemplar quando se perguntar onde estou.”

A maior parte das cartas era brusca e pragmática, repleta de minúcias sobre a viagem — o que era natural, pois George passara a ver Emma como um dos oficiais que viajavam com ele na expedição. Mas na última, datada de 27 de agosto, o tom se abrandara. O maço de cartas do fim da estação no Ártico trazia a derradeira mensagem que ele escreveria antes de entrar no gelo.

27 de agosto

Estamos içando para bordo os últimos suprimentos e devemos zarpar hoje às sete da noite. O tempo está lindo — uma leve brisa do sul, mar calmo, e estou ansioso para partir. Ainda assim, parece que estou me despedindo mais uma vez. Contudo, estou metido nisso e vou até o fim.

Adeus, e mil beijos. Com a ajuda de Deus ainda vou fazer algo que a deixará orgulhosa de usar o nome de seu marido. Não desista de mim, pois um dia desses devo estar de volta para pegar minha mulher e minha filha. Que Deus as guarde e abençoe, onde quer que estejam, e conserve para mim o amor que está em você.

Se por azar nunca mais nos encontrarmos neste mundo, saiba que em tudo, tanto palavras quanto atos, você sempre foi para mim a mais leal, a melhor e mais amorosa mulher que um homem pode ter. Meu coração e minha alma estão com você... minha preciosa, minha querida, adeus.⁷

20 · UMA ILUSÃO E UMA CILADA

Durante todo o mês de setembro, e também ao longo de outubro, o Jeannette permaneceu preso no gelo. De Long já não acalentava ilusões: estavam sitiados até o fim da estação. Era hora de se entrincheirar. Instruiu os homens a desmontarem o leme e içá-lo para o convés, a fim de evitar danos. Mandou também cobrirem as máquinas com alvaiade e sebo e esvaziar os canos para evitar que congelassem. Distribuiu roupas de pele. Ordenou aos carpinteiros que fizessem um anexo ao lado das cabines do convés e o cobrissem com camadas de feltro isolante. Para reduzir a perda de calor do casco, fez os homens erguerem montes de neve em volta do navio, até a balaustrada.

O Jeannette flutuava predominantemente para o norte, embora a banquisa fosse errática, mudando a cada dia, ou mesmo a cada minuto. Muitas vezes eles descobriam, depois de semanas ou meses, que haviam se deslocado em círculo, voltando para o mesmo lugar. A embarcação estava severamente inclinada e tremia com as rajadas de vento, mas, fora isso, parecia estável, solidificada em sua placa de gelo. Melville achava que o navio estava “incrustado (...) como num molde”.¹ Para De Long, o Jeannette estava “firme como se estivesse num dique seco”.²

Enquanto flutuavam, não tiravam os olhos da Terra de Wrangel em momento algum. Passando ao norte dela, avistaram pontos de Wrangel que nunca tinham sido vistos pelo homem. Era como se tivessem ido parar no lado oculto da Lua. Ao contorná-la, duas coisas ficaram claras para De Long. A primeira era que jamais

alcançariam Wrangel — os blocos de gelo os arrastavam para muito longe e rápido demais para que pudessem tentar um desembarque seguro.

A segunda conclusão era que eles tinham feito uma descoberta substancial. Depois de ver Wrangel pelo lado norte e flutuar através de qualquer ligação que ela pudesse ter com outras terras mais setentrionais, De Long enfim sabia a verdade: a Terra de Wrangel era uma ilha de tamanho considerável, mas não um continente. A ideia de Petermann a respeito de um continente transpolar estava equivocada. “A teoria do dr. Petermann já não se sustentava”, escreveu Danenhower, “pois a insularidade de Wrangel era evidente.”³ A famosa Terra de Wrangel não tinha absolutamente nada a ver com a Groenlândia. (E chega de conversa sobre “o tão alardeado continente”, zombou Melville.)⁴ Os mapas poderiam ser alterados: a TERRA DE WRANGEL fora rebaixada; agora era apenas ILHA DE WRANGEL.

De Long tinha efetivamente atirado outro mito na lata do lixo: o portal termométrico. O gelo em que estavam teimosamente presos com certeza levava o comandante a duvidar da celebrada teoria de Silas Bent, mas foi a lenta e cuidadosa coleta de dados científicos feita pelo Jeannette que consolidou sua opinião. Todos os dias, os homens saíam para cavar buracos no gelo marinho e fazer zelosas medições de profundidade, corrente, salinidade, gravidade específica e temperatura do oceano. Em momento algum encontraram o mínimo indício de uma corrente quente fluindo para o norte — ou, para falar a verdade, para qualquer direção. Também não encontraram nem sinal da Kuroshio. Enquanto percorria com os olhos as infindáveis imensidões de gelo, De Long amaldiçoava a lustrosa ideia que o pusera naquela situação. “Declaro o portal termométrico para o Polo Norte uma ilusão e uma cilada”, disse ele.⁵

O comandante já começava até mesmo a duvidar do alardeado conceito de mar polar aberto. Aquele gelo implacável não passava a impressão de ser um mero “cinturão” ou “anel”

que alguém pudesse simplesmente romper e atravessar. Parecia se estender eternamente, e as pressões no campo de gelo sugeriam extensões inimagináveis e ainda mais espessas. “Será que isto é sempre um mar morto?”, perguntava-se ele. “Será que o gelo nunca encontra uma saída? Ele deve ir para algum lugar. Não me surpreenderia se o oceano tivesse congelado até o equador. Acho que este ermo gélido continuará ondulando de um lado para o outro até soar a última trombeta.”⁶

Durante as sessões tabagísticas ao fim de cada noite no cassino dos oficiais, De Long e Danenhower começaram a assimilar a realidade: o Polo era coberto por uma imensa e permanente, embora não fixa, carapaça de gelo. Não havia grandes continentes, nem bacias de águas navegáveis, mas, ao que parecia, esse invólucro de gelo se movia de fato no sentido horário, impulsionado pelos caprichos de correntes e ventos. “Alguns de nós falávamos da região polar como um lugar coberto por uma imensa ‘calota de gelo’ que parecia ter um movimento lento e geral na direção dos ponteiros do relógio; sendo a direção da correnteza diferente, é claro, nos distintos segmentos”, disse Danenhower.⁷

Com isso, a expedição do Jeannette começou a descartar todas aquelas ideias românticas e infundadas que haviam servido de base para sua organização e a substituí-las por uma avaliação realista do verdadeiro Ártico. Isso, por sua vez, levou De Long à gradual compreensão de que tinha uma viagem incomparavelmente mais perigosa pela frente. Talvez ainda pudessem alcançar o Polo Norte, mas com certeza não seria *navegando*.



POR ORA, DE Long precisava se concentrar na tarefa de impor um gerenciamento viável da vida no navio. Começava a se

estabelecer uma rotina: todo mundo de pé às sete. Fogo aceso na cozinha até sete e quinze. Café da manhã às oito. Tarefas a bordo durante a manhã. Sondagens ao meio-dia.

Então eles saíam para o gelo para duas horas de exercícios. Às vezes calçavam raquetes de neve e andavam pesadamente em volta do navio, quase sempre de rifle na mão, para o caso de avistarem morsas, focas ou qualquer tipo de caça. Em outras ocasiões, se encontrassem um local plano no gelo, calçavam patins. Frequentemente jogavam futebol americano nas banquisas.

O jantar era servido às três da tarde, então o fogo da cozinha era apagado para economizar carvão. Tomava-se chá e fazia-se uma refeição leve entre as sete e as oito. À noite, Danenhower dava uma aula de navegação elementar para quem aparecesse, enquanto outros oficiais se reuniam no cassino para fumar e conversar sobre os acontecimentos do dia. Luzes apagadas às dez.

Rum e destilados não eram permitidos, a não ser nas raras ocasiões festivas determinadas por De Long. No dia primeiro de cada mês, o dr. Ambler examinava todos os oficiais e tripulantes — sem exceção. Aos domingos, o comandante recitava os Artigos de Guerra da Marinha e depois celebrava uma breve cerimônia religiosa.

Dia após dia, essa era a coreografia geral, mas certos indivíduos tinham tarefas específicas. Danenhower passava a maior parte do tempo fazendo observações meteorológicas e astronômicas. O dr. Ambler, quando não estava examinando pacientes, percorria as cabines realizando medições para detectar excesso de dióxido de carbono e submetendo a água potável a testes de nitrato de prata para verificar a salinidade.

Os dois inuítes, Alexey e Aneguin, ocupavam-se basicamente com o que De Long chamava de “nossa gangue de arruaceiros”: os cães, que viviam quase sempre brigando, choramingando e sujando o convés. Alexey e Aneguin odiavam tanto as abafadas

cabines do navio que construíram alpendres no convés. Eram caçadores formidáveis — dia sim, dia não, aparecia carne fresca de foca pendurada no cordame —, mas às vezes os dois alasquianos faziam coisas estranhas no gelo, rituais místicos que assustavam os outros homens. Falavam com a Lua. Faziam oferendas de tabaco ao gelo. Davam previsões a respeito do comportamento dos cães, que quase sempre se mostravam espantosamente precisas. Certa ocasião, depois de matar uma morsa gigante, Alexey desnudou um braço, enfiou-o na garganta da presa e passou o sangue quente na própria testa. “Para dar sorte”, explicou. Outra vez, após caçar uma foca, tirou pequenos pedaços de cada pata traseira, assim como a vesícula biliar, e em seguida colocou-os cuidadosamente num buraco no gelo. “Fazer mais focas”, explicou.⁸ Apesar disso, De Long estava impressionado com os dois, e achava que uma “tranquila dignidade”⁹ impregnava tudo o que faziam.

Os imigrantes chineses, Ah Sam e Charles Tong Sing, ficavam na cozinha, onde tinham aprendido a preparar iguarias como foca frita, “filhote” de gaivota assado e salsicha de morsa, uma das receitas favoritas do pessoal (“Coisa fina”, declarou o comandante. Focas e morsas, insistia ele, “não devem ser desprezadas”). Sam e Charley dormiam na cozinha, numa pequena área acortinada, que conservavam imaculadamente limpa. Com exceção de cantar e jogar cartas, só pareciam gostar de uma coisa além de suas vasilhas e panelas: adoravam soltar pipas coloridas com longas rabiolas de papel, um espetáculo que divertia e deliciava os demais. Sam e Charley eram “aparentemente sem emoção”, observou De Long, em “todos os climas e circunstâncias (...) tão inescrutáveis neste frio como se estivessem desfrutando uma primavera tropical. Não buscam nenhuma comunhão com os outros homens, no entanto ficam alegres e contentes na companhia um do outro”.¹⁰

Newcomb, o naturalista recomendado pelo Smithsonian, passava os dias atirando em aves, vasculhando curiosidades no

campo de gelo e dragando a lama azul do fundo do mar em busca de espécimes marinhos. Seu estúdio parecia um matadouro, com montes de carcaças de animais ou pedaços de bichos em decomposição que, quando misturados aos produtos químicos adstringentes exigidos por seu trabalho, exalavam um cheiro nauseante. Sua coleção já incluía um feto de morsa, inúmeros moluscos bivalves e estrelas-do-mar, diversas espécies de peixes do Ártico, vários papagaios-do-mar, um albatroz com dois metros de envergadura e duas raras gaivotas de Ross. A maioria dos homens achava Newcomb — que alguns chamavam de Ninkum — mórbido e estranho. “Quanto menos eu tiver de lidar com ele, melhor”, disse Melville.¹¹

De Long também achava Newcomb um pouco estranho, mas ficava impressionado com seu zelo. “A História Natural está em boas mãos”, era obrigado a reconhecer. “Qualquer animal ou pássaro que chegue perto do navio o faz com risco de vida.” Newcomb raramente se misturava com os outros homens. “Ele pode ser considerado o nosso membro calado”, escreveu o comandante. “Mas mantém seu lugarzinho na sala de mapas de bombordo, cheio de ferramentas e tão feliz quanto possível.”¹²

No geral, os tripulantes pareciam mais ou menos satisfeitos. De Long chamava-os de “nossa pequena colônia” e anotou, com prazer, que “todo mundo está bem de saúde e animado (...) Eles pegam os instrumentos musicais todas as noites e tocam e cantam. Há tantas vozes boas que estou pensando em formar um coro.”¹³

Inevitavelmente, porém, certa monotonia começou a se instalar. “Esse companheirismo forçado não é natural para nós”, escreveu De Long, “e parece que estamos incomodando uns aos outros”. Ele admitia que, em certos dias, alguns homens pareciam “mentalmente irritados” e sentiam que o “tempo custava a passar” — o que, afinal, não era de admirar. “Se a vida dentro do círculo ártico fosse perfeitamente confortável”, pensava De

Long, “todo mundo viria para cá. Devemos agradecer por nosso desconforto não ser maior.”¹⁴

Se as rotinas e os rituais diários transcorriam sem percalços, o mérito era de um homem: o tenente Charles Chipp, imediato do navio. Chipp era solitário e bastante lacônico, de aparência tão desanimada que às vezes fazia os outros se sentirem pouco à vontade. Ele passava a maior parte do tempo estudando as auroras que costumavam dançar no céu noturno. Mas De Long se tornara totalmente dependente do seu subcomandante. “Chipp está colocando as coisas em ordem, devagar e sempre”, disse De Long, “e já transformou tudo num sistema. Hoje, quando inspecionei o navio, vi que estava limpo e na mais perfeita ordem; os homens estavam bem-vestidos. Mais parecia um navio de guerra.”¹⁵

Chipp era bom em manter tudo nos eixos, mas, quando algo dava errado, a mais profunda confiança do comandante era depositada em Melville. Parecia não haver nada que o maquinista não soubesse consertar, nenhum problema que não pudesse resolver. “Cada vez mais um tesouro”, assim o descrevia De Long.¹⁶ Se uma máquina enguiçava, ele a desmontava e remontava, canibalizando peças de outros equipamentos. Ainda no verão, quando a biela de uma bomba quebrou dentro da máquina, Melville afirmou, sorrindo, que seria capaz de fabricar outra — ou, se o comandante preferisse, de fazer *vinte* novas; para ele, dava no mesmo.

Melville, que geralmente trazia nas mãos um encaixe de tubulação, um ferro de solda ou um maçarico, estava sempre consertando ou inventando algo para melhorar a vida no navio. Criou um novo método de registrar a velocidade do vento. Projetou uma pequena máquina para dobrar a sola das botas forradas que os homens costuravam com as peles compradas no Alasca. Quando o destilador começou a produzir água salgada demais, Melville desmontou o aparelho e o montou de novo, para que passasse a destilar líquido perfeitamente puro. Toda vez que

De Long lhe perguntava se uma engenhoca assim e assado poderia ser construída, ele ia para a prancheta e esboçava loucamente um diagrama atrás do outro. Quase sempre a resposta era “sim, dá para fazer”, frase que se tornou o bordão de Melville.

Ele cantava entusiasticamente, com voz possante, e praguejava com tanto gosto que De Long teve de repreendê-lo formalmente por usar linguagem indecorosa. Mas era “muito esperto e tão alegre quanto possível o tempo todo”, escreveu o comandante.¹⁷ Parecia dotado de “indomável energia” e de uma “esplêndida (...) fertilidade criativa”.

“Melville é um dos pontos fortes da expedição”, disse De Long. “Acho que seria capaz de construir uma máquina a partir de alguns aros de barrica.”¹⁸

PARTE DA ROTINA do Jeannette consistia em colocar iscas nas armadilhas para ursos, em geral vísceras sangrentas das focas que Alexey caçava. Até então, os tripulantes tinham avistado alguns ursos-polares de longe e visto incontáveis pegadas no gelo, mas o que De Long queria era carne fresca de *Ursus* na mesa do refeitório. Nas primeiras semanas, as únicas presas foram dois cães da expedição — retirados das mandíbulas de aço feridos e aos uivos, mas não irremediavelmente mutilados.

No início da manhã de 17 de setembro, Chipp e Dunbar, o baleeiro e piloto de gelo da Nova Inglaterra, saíram para examinar as armadilhas. A cerca de um quilômetro e meio do navio, encontraram uma que tinha disparado. O urso capturado conseguira arrancá-la da âncora para gelo a que estava presa, e Dunbar viu um rastro de sangue. Ao arrastar a armadilha, o animal deixara um largo arranhão no chão, tornando óbvia a sua rota de fuga.

Chipp e Dunbar voltaram às pressas ao navio para contar o que tinham visto e pegar suprimentos para irem à luta. Melville e De Long se juntaram a eles, e logo os quatro avançavam depressa pelo gelo. Depois de seguirem os vestígios de sangue por uma hora, começaram a ver as pegadas de *mais dois* ursos, um de cada lado do animal ferido. Para De Long, parecia que “dois amigos haviam ficado perto dele para encorajá-lo em sua retirada”.

Percorreram uns dez quilômetros, bufando e suando sob as pesadas peles, e por fim chegaram a um declive no campo de gelo e viram sua presa ainda enroscada na armadilha, uivando de dor. Era um jovem macho, com um pequeno pedaço da pata dianteira esquerda rasgado. Um dos companheiros permanecia com ele — era uma jovem urso. “A fêmea não fez qualquer tentativa de abandoná-lo”, disse De Long, admirado, “mas ia correndo na frente e voltava atrás, como que para incentivá-lo a continuar. Quando nos viram, os dois se ergueram sobre as patas traseiras e uivaram tristemente”.¹⁹

Melville disse que os ursos correram pela banquisa “com a truculência de uma vaca, mas a velocidade de um veado, fazendo os flocos de neve voarem como penas numa ventania”. Às vezes a “curiosidade [do macho] era maior do que seu discernimento, e ele parava para inspecionar as estranhas criaturas que ousavam botá-lo para correr, pois era o rei das regiões polares”.²⁰

Quando o urso preso à armadilha e sua companheira se viraram para um enfrentamento final, Dunbar e Chipp abriram fogo com seus rifles Winchester, e Melville tentou usar sua espingarda Remington carregada pela culatra. O tiro de De Long foi o golpe de misericórdia. Como diria ele próprio, “acabamos logo com aquilo”.²¹

Chipp e Dunbar foram mandados de volta ao navio para buscar homens e trenós e rebocar as caças. Voltaram algumas horas depois com quase toda a tripulação do Jeannette atrás de

si. Todo mundo queria participar do sangrento divertimento, e a tarde “se transformou em feriado”, escreveu De Long.²² Os homens improvisaram balanças e pesaram os dois animais: a fêmea tinha 191 quilos, e o macho, 263.

A bem da verdade, eram ursos pequenos — um mês depois, Dunbar mataria um animal de meia tonelada —, mas foram os primeiros mortos pelo Jeannette e seriam lembrados com carinho. Collins levou seu equipamento fotográfico e capturou imagens dos caçadores e de seus troféus. Depois os ursos foram esfolados, cortados e limpos, e a carne e a pele foram colocadas nos trenós. De tarde todos estavam sujos de gordura e de sangue. Mas “muito alegres”,²³ disse De Long, “como depois de uma vitória”, pois sabiam que naquela noite haveria carne fresca para o jantar.

Newcomb, o *serial killer* de aves, não era do tipo que se deixava ofuscar por caçadores de grandes animais. Afastando-se um pouco para ficar sozinho no gelo, matou “sete belas gaivotas novinhas”,²⁴ como anotou orgulhosamente, acrescentando-as à sua coleção de carcaças a serem empalhadas.



EM MEADOS DE outubro, quando a escuridão ártica desceu sobre a tripulação, De Long decidiu que era hora de experimentar as lâmpadas elétricas de Edison. Esperava que elas contribuíssem para elevar o moral ao arderem sobre o navio à noite — uma incrível inovação da engenhosidade americana.

A tarefa de fazer as lâmpadas de Edison funcionarem era tremendamente importante para Jerome Collins. Ele ostentava o título de cientista-chefe da expedição e era quem tinha se encontrado com Edison em Menlo Park e encomendado pessoalmente as lâmpadas a arco voltaico, o dínamo e outros

equipamentos. Collins acreditava ainda mais do que De Long no poder restaurador que a luz teria sobre os homens.

Mas o comandante começara a ter dúvidas a respeito do irlandês. Uma das tarefas do meteorologista era a de fotógrafo oficial da expedição, e ele de fato tinha exposto inúmeras chapas com sua câmara fotográfica sanfonada da American Optical Company — entre elas as que tirara no dia da caça aos ursos. Mas houve um problema: Collins levava as chapas expostas para a câmara escura, mas nenhuma imagem finalizada apareceu. O motivo era constrangedor, quase humilhante: ele não conseguiu achar os produtos químicos para revelação que encomendara em São Francisco. Procurou como um louco em todos os lugares, revirando as caixas onde guardara as chapas fotográficas. Ao que parecia, eles nunca tinham subido a bordo do navio. Collins sabia que o descuido era falha sua.

Felizmente, Melville tinha resolvido levar seu próprio equipamento fotográfico, incluindo produtos para revelação. No futuro, seria Melville quem tiraria a maior parte das fotos da expedição.

Outra tarefa especificamente atribuída a Collins foi a construção de um “observatório” no gelo — uma estrutura portátil de lona, estabilizada por âncoras, para abrigar instrumentos meteorológicos. A pedido de De Long, Collins e o tenente Chipp estenderam um fio telefônico para que o navio pudesse manter comunicação regular com quem estivesse no observatório. Mas, quando foram conectadas por Collins, as novas invenções de Bell funcionaram por apenas alguns minutos antes que o sinal sumisse. O quebradiço fio de cobre não funcionava como condutor apropriado quando molhado, e por vezes ficava preso ou quebrava no gelo encrostado. Evidentemente, o fio de calibre no 24 que o laboratório de Bell fornecera não era adequado à situação. De qualquer maneira, os telefones foram um fracasso. A culpa não podia ser atribuída a Collins, mas de alguma forma

De Long registrou o episódio como mais uma ilustração da ineficácia geral do cientista-chefe.

Melville estava se revelando o *verdadeiro* cientista-chefe; mais bem informado, mais engenhoso e mais habilidoso no manuseio dos instrumentos que Collins supostamente dominava. O irlandês era, sem dúvida, um especialista em clima, mas nada parecia ter mais importância para ele do que a “ciência” dos trocadilhos, e àquela altura seu repertório já tinha se esgotado. Os homens estavam fartos dos jogos de palavras — “Você me dá dor de ouvido!”,²⁵ gritou Newcomb certa vez —, mas nem assim Collins desistia. Também esgotara seus números musicais. Quando se sentava diante do pequeno órgão para tocar animadamente seleções de Gilbert e Sullivan pela enésima vez, não percebia a irritação que causava.

Mas Collins enxergava muito bem que Melville usurpara sua função. Magoadado e ressentido, passou a se refugiar no quarto e começou a desrespeitar as regras de De Long. Não saía para os exercícios e se recusava a deixar o dr. Ambler examiná-lo para o relatório médico mensal. Dormia tarde, fumava até o meio da manhã e desempenhava mal seus afazeres. A cada dia se tornava mais marginalizado.

Collins se viu em um beco sem saída. Certamente não fora talhado para aquele tipo de trabalho. Era homem de muitos talentos, mas eles nada tinham a ver com a vida naval. Nunca fizera um cruzeiro de longa duração, fosse para o Ártico ou qualquer outro lugar, e jamais estivera sob as ordens de um homem tão formidável e rigoroso quanto George De Long. No fundo, não compreendia que o comandante era senhor absoluto do navio, bem como de tudo o que acontecesse dentro ou em volta dele. Além disso, por ser irlandês, Collins tinha uma forte mania de perseguição — uma vez menosprezado, custava a esquecer. Seus atritos com De Long eram inevitáveis.

Parte do problema vinha da sua posição hierárquica ambígua: nem oficial nem praça, Collins era qualquer coisa entre essas

duas categorias — um civil altamente preparado que, embora tivesse permissão para frequentar o cassino dos oficiais, não ostentava patente naval. Sentia que caíra em uma “armadilha” inerente à situação,²⁶ e é provável que estivesse certo. Collins era possivelmente o homem mais instruído a bordo, além de ser o correspondente escolhido por Bennett para a expedição, e por isso julgava que deveria ter permissão para contornar a disciplina naval. Mas De Long pensava de outra forma. Com certeza o cientista se julgava merecedor de mais respeito.

Por essas razões, o êxito das lâmpadas de Edison seria um teste importante para decidir qual era o verdadeiro lugar de Collins no USS Jeannette.

EM 15 DE outubro, o irlandês tirou as sessenta lâmpadas de carbono das caixas, e De Long mandou pendurá-las no cordame. Um pequeno motor a vapor, chamado de caldeira Baxter, foi acionado para fornecer energia, e Collins conectou-o ao “dínamo” de Edison, que, por sua vez, foi ligado aos circuitos de fios. Mas nem mesmo quando setenta libras de pressão de vapor foram aplicadas ele conseguiu fazer o aparelho de Edison produzir uma faísca sequer. A pequena agulha do galvanômetro da engenhoca mal se mexeu.

Os homens olhavam esperançosos para o cordame, contudo o circuito de lâmpadas não produziu nem mesmo uma piscadela. Nenhum deles conseguia esconder a frustração. Foi como se o país os tivesse deixado na mão.

Collins ficou desnordeado. Era verdade que não tinha testado as lâmpadas em São Francisco, mas em Menlo Park vira com os próprios olhos que elas funcionavam brilhantemente, iluminando o laboratório de Edison com uma “luz mais forte do que a de três mil velas”. Por que não acendiam agora?

De Long pediu a Melville que desse um jeito. Depois de desmontar o aparelho de Edison, o maquinista concluiu que talvez tivesse entrado água durante a turbulenta travessia do mar de Bering. Secou-o e, em seguida, tentou estender os fios e isolá-los mais uma vez, mas de nada adiantou: nem mesmo Melville, o engenhoso Vulcano do Jeannette, foi capaz de fazer a engenhoca funcionar.

Poucos dias depois, o dr. Ambler contou a De Long um curioso sonho que tivera com as lâmpadas de Edison. No sonho, Sir John Franklin, explorador britânico desaparecido havia muito tempo, subia a bordo do Jeannette para dar uma volta. O médico mostrava o navio para o visitante e lhe falava, muito animado, sobre as lâmpadas, uma invenção com a qual, é claro, ninguém jamais sonhara na época de Franklin. Mas o inglês o interrompeu bruscamente: “Sua máquina elétrica”, disse ele, “não vale um tostão.”²⁷

“Começo a achar que Franklin tem razão”, escreveu De Long.²⁸ “A lâmpada de Edison é irremediavelmente inútil. Já perdemos tempo demais tentando usar essa máquina.” Talvez a culpa fosse do inventor, mas o comandante atribuiu boa parte da responsabilidade a Collins. De qualquer maneira, o aparelho tinha ido para “onde a madressilva se enrosca”,²⁹ como disse De Long — ou seja, para o limbo do esquecimento. Desgostoso, ele ordenou que Collins guardasse as lâmpadas nas caixas e as enfiasse no porão. O irlandês ficou abatido, num estado de espírito tão sombrio quanto o Ártico.

E então os dias se tornaram mais curtos e frios — e a luz natural ficou cada vez mais débil. O sol escorregava lentamente dos céus polares. Em 16 de novembro, desapareceu por completo, e só voltaria meses depois. Velas de espermacete e lampiões a óleo teriam de bastar. E não se falava mais em Thomas Alva Edison nem nas promessas que sua empresa fizera de “iluminar o Polo Norte”.

Pelos 71 dias seguintes, o Jeannette seria envolto num manto de escuridão.

21 · PARA SEMPRE, OU QUASE

Pouco mais de uma semana depois que De Long declarou as lâmpadas de Edison “irremediavelmente inúteis”, o laboratório do inventor em Menlo Park, Nova Jersey, deu um passo histórico. Durante meses, Edison se concentrara em produzir uma lâmpada incandescente confiável e segura — que emitisse luz constante e agradável sem bruxulear ou queimar. A dificuldade residia em encontrar a substância adequada para servir como filamento durável. Ele testara platina, lascas de madeira, algodão, fio de linho e até mesmo linha de pesca. Mas agora, como se gabava para os repórteres, tinha finalmente compreendido o princípio. Dizia que era “tão simples que até um engraxate seria capaz de entender”.¹

Na noite de 21 de outubro de 1879, o inventor fazia experiências com um filamento de linha de costura carbonizada. Uma lâmpada a vácuo equipada com o novo filamento fora instalada numa pequena plataforma dentro do laboratório. Quando a energia foi ligada, a lâmpada ardeu, sem vacilar, por uma hora, depois duas, depois três. Cansado desse experimento depois de pouco mais de quarenta horas de luz firme e constante, Edison aumentou gradualmente a dose de energia fornecida, até que por fim o filamento chiou e queimou.

“A luz elétrica foi aperfeiçoada”, declarou ele, vangloriando-se para o *New York Times*.² Embora não fosse bem assim, sua lâmpada incandescente estava se tornando realidade — e já representava um avanço gigantesco em relação ao sistema de lâmpadas a arco voltaico que Edison vendera para De Long. Sua

empresa aumentara de maneira significativa a confiabilidade dos dínamos: o modelo que fornecera à expedição do Jeannette causara problemas infindáveis para os usuários, mas, uma vez revisto o projeto, as gerações subsequentes se revelaram admiravelmente confiáveis.

Em novembro, tendo registrado um pedido de patente para sua lâmpada incandescente, Edison experimentou um novo filamento feito com bambu carbonizado, que ardeu bem por mais do que 1.200 horas. Em dezembro, o inventor começou a fazer demonstrações públicas e a aceitar as primeiras encomendas comerciais. “Vamos tornar a eletricidade tão barata”, disse ele, “que só os ricos usarão velas.”³

Uma nova era nascia. De Long a perdera por apenas alguns meses. Quando um repórter do *Herald* perguntou a Edison quanto tempo suas lâmpadas durariam, o inventor, com a boca cheia de fumo de mascar, respondeu: “Para sempre, ou quase.”⁴

22 · MÃOS INVISÍVEIS

Mais ou menos na mesma época em que o sol desapareceu, a banquisa voltou a se movimentar. O barulho era terrível — primeiro os sons do gelo lutando consigo mesmo, depois os assustadores ruídos das investidas contra o navio. A turbulência começou no início de uma fria manhã de novembro. De Long foi acordado por “rangidos e sons de trituração — não conheço nenhum barulho em terra que possa ser comparado àquilo”, disse ele. “Um estrondo, um guincho, um gemido e o desmoronamento de uma casa, tudo isso junto talvez possa dar uma ideia.”¹

Ele saiu para estudar o campo de gelo, que comparou a “um quintal de mármore à deriva”.² Logo outros tripulantes apareceram no convés. Para Melville, no início o barulho lembrou “artilharia distante”,³ mas o volume logo aumentou. “Blocos gigantescos se arremessavam e rolavam, como se fossem controlados por mãos invisíveis, e os vastos corpos comprimidos cantavam uma música esganiçada e horrível.”

Danenhower achou a banquisa “mais confusa do que um antigo cemitério turco”.⁴ Os homens observavam horrorizados os grandes pedaços de gelo que eram “jogados de um lado para o outro como brinquedos”, disse Newcomb, ocasionalmente fazendo o navio gemer como “leviatã nos estertores da morte”. O som era tão irritante que os cães começaram a choramingar: Newcomb achou que o “coro de uivos não era coisa deste mundo”.⁵

Então o gelo começou a espremer a embarcação — e literalmente estrangulá-la. Gotas de estopa de calafate e alcatrão de pinheiro pingavam das junções. A certa altura, os conveses *incharam*. A pressão era tanta que De Long achou que as tábuas fossem quebrar.

Em vários momentos ele se preparou para abandonar o navio. A tripulação empilhou suprimentos no convés, preparou os botes para baixar e carregou os trenós de provisões para quarenta dias. De Long instruiu os homens a dormirem vestidos, arrumarem as sacolas e enrolarem os sacos de dormir. Fora isso, não havia muito que pudessem fazer além de escutar — e aguardar.

“Vivemos num suspense exaustivo”, escreveu o comandante.⁶ “Passar o inverno no gelo talvez seja emocionante nas páginas de um livro saboreado ao calor de uma fogueira, mas a realidade causa envelhecimento precoce em qualquer homem. Uma crise pode estourar a qualquer momento, e tudo o que nos resta é agradecer de manhã por ela não ter ocorrido à noite e, à noite, por não ter ocorrido desde o início da manhã. Morar em cima de uma fábrica de pólvora prestes a explodir seria um modo de vida parecido.”

Houve um momento em que De Long pensou que assistiria de fato à morte do Jeannette. Ao longe, na banquisa iluminada pelo luar, os homens viram e ouviram uma erupção. Duas placas gigantescas colidiram, criando uma crista de gelo. Ao longo de suas bordas, pedaços de gelo se esmagavam e se comprimiam, deflagrando uma convulsiva reação em cadeia que parecia ir diretamente para cima do Jeannette. De Long, Chipp e vários tripulantes subiram no telhado das cabines e viram a crista se aproximar, como um trem vindo em sua direção. De Long agarrou-se num estai e berrou: “Segurem firme!” À medida que ela chegava, os homens, de olhos arregalados e prontos para a colisão, tentavam encontrar uma corda ou enxárcia ao alcance de suas mãos, ao mesmo tempo em que murmuravam orações.

“E lá vinha a onda gelada, cada vez mais perto”, escreveu Melville, “enquanto, calados e pasmos, observávamos seu terrível avanço.”⁷

Então ela se ergueu lenta e pesadamente sobre os parapeitos, abrindo um buraco no costado de estibordo e cobrindo o convés de cacos escorregadios. O navio balançava e estremecia. Os homens giravam em suas cordas pendentes. Alguns tinham sido atingidos em cheio no rosto por projéteis de gelo. Mas, apesar de terrível, a violência passou em segundos, e as erupções continuaram do outro lado da embarcação, como se um animal gigantesco abrisse um túnel debaixo do gelo. A tripulação permaneceu calada; apenas os ganidos dos cães amedrontados quebravam o silêncio.

Milagrosamente, o Jeannette não foi ferido de morte. “O navio está bem agora”,⁸ disse Newcomb, admirado, “mas ninguém sabe por quanto tempo. Minha arma e minha sacola estão prontas, e posso sair a qualquer momento (...) *Para onde, só Deus sabe.*” Melville ficou espantado com o fato de a embarcação ter resistido. “A hora dela ainda não tinha chegado”,⁹ foi o que conseguiu imaginar como explicação. Atribuiu todo o crédito ao trabalho feito na ilha de Mare — “as poderosas armações aguentaram a pressão”, escreveu.

Como pecadores que tivessem recebido um indulto, os tripulantes se puseram a trabalhar no conserto do navio. “Os homens cantavam e gracejavam com aparente sangue-frio”, relatou Melville, “enquanto removiam o gelo dos conveses ou tiravam as massas pendentes de cima das amuradas. A disciplina era perfeita.”¹⁰

De Long viu a salvação do Jeannette como nada menos do que um ato providencial. “O gelo não é lugar para um navio, e eu queria, do fundo do coração, que estivéssemos fora daqui. Mas é preciso ser um descrente convicto para não reconhecer a presença de mãos divinas nesses maravilhosos livramentos.”¹¹

NO FIM DE novembro, o gelo enfim se acomodou. Em 2 de dezembro, De Long sentiu-se à vontade o bastante com as condições para tentar dormir normalmente. “Vou tirar a roupa antes de me deitar hoje à noite”,¹² escreveu, preparando-se para um luxo do qual não desfrutara nas três semanas anteriores. Um tanto insone por natureza, ele raramente tivera uma hora de sono ininterrupto enquanto durou o cerco do gelo.

Passou a dar caminhadas ao ar livre antes de dormir. Deliciava-se com esses passeios no meio da noite. Eram os únicos momentos que tinha para si mesmo, mergulhado em seus pensamentos. Envolto nas roupas de pele e com o cachimbo de espuma-do-mar aceso, o comandante arrastava-se ao redor do navio nos pontos onde o gelo estava limpo, para além dos depósitos de lixo e dos montes de cinzas. Sob a nítida claridade da Lua e das estrelas, novamente incrustado em gelo sólido, o Jeannette parecia “ter caído de um mundo de conto de fadas”, pensava ele. A cem metros do navio, “vê-se um quadro da mais selvagem e terrível beleza”.¹³ O “majestoso silêncio” fazia um ser humano “enxergar sua trivialidade e insignificância quando comparado a obras tão grandiosas da natureza”. Enquanto caminhava, De Long com frequência assistia aos espetáculos luminosos da aurora boreal, às chuvas de meteoros, aos círculos em volta da Lua ou à enigmática esquisitice chamada parasselênio. Certa noite, uma misteriosa bola de luz dançou nas banquisas perto do Jeannette — piscando e pulsando, ora mais intensa, ora mais fraca, extinguindo-se e reaparecendo ainda mais brilhante para dançar mais um pouco.

“Acho que foi uma das mais belas noites que já vi”, escreveu De Long depois de um passeio. “O céu não tinha uma só nuvem, a Lua brilhava forte e todas as estrelas piscavam; o ar estava perfeitamente calmo, não houve nem um som para quebrar o

feitiço. O navio e seus arredores compunham um quadro perfeito — as longas linhas de fios que se estendiam até o mastro trípode e o observatório, algumas protuberâncias redondas salpicadas de branco onde os cães dormiam. O Jeannette se destacava em nítido relevo contra o céu, cada corda e verga coberta por uma grossa camada de neve e gelo — um espetáculo simplesmente lindo”.¹⁴

Mas então De Long se detinha abruptamente, como se um pouco constrangido por ter-se deixado dançar conforme a música. “Eu começo, mas não consigo terminar”, escreveu. “Parece que sei a melodia, mas não me lembro da letra. Essas explosões poéticas são demais para mim.”

DESDE QUE A expedição ficara presa na banquisa, o comandante vinha se preocupando com a saúde mental de Danenhower. Todos os terrores do gelo, a melancolia da escuridão polar, o pavor claustrofóbico que tomava conta dos homens naquelas condições de quase aprisionamento — De Long achava a experiência do Ártico uma incubadora perfeita para a insanidade. Por isso vinha observando Danenhower de maneira discreta, temeroso de que a depressão do navegador — seu “intelecto desordenado”, seu histórico de “problemas de cabeça” — retornasse.

Até aquela altura, a doença não se manifestara. De Long estava extremamente satisfeito e impressionado com ele. Junto com Chipp e Melville, Danenhower tinha sido um muro de arrimo para o comandante. Era engenhoso, trabalhador, bem-humorado. Havia muitas noites em que os dois conversavam até tarde no cassino dos oficiais, fumando, rindo, consultando mapas, promovendo verdadeiros seminários sobre o Ártico. Na verdade, era Danenhower quem dava ânimo a De Long, e não o contrário.

“Seus esforços nos pouparam muitas horas de abatimento”, escreveu o comandante. “É muito estimado por todos.”¹⁵ Apesar disso, observou, “há algo insondável a respeito dele. Ainda não consigo ter nele a confiança *implícita* que gostaria de ter”.

O único problema de saúde de Danenhower era uma irritação no olho esquerdo. Aparentemente, era uma espécie de conjuntivite que deixava toda a córnea dolorida e irritada. De início, o dr. Ambler não deu muita importância ao caso. O navegador trabalhava tanto sentado à sua escrivaninha mal-iluminada, debruçado sobre cartas náuticas, fazendo cálculos e verificando instrumentos de precisão, que a fadiga dos olhos parecia inevitável. Em termos estritos, havia pouca “navegação” a fazer enquanto o navio continuasse preso no gelo, mas Danenhower não parava de fazer observações para determinar a posição exata do Jeannette, ao mesmo tempo em que se envolvia nas questões científicas mais abrangentes da expedição. Danenhower estudava com tanto afinco, comentou De Long, que “dava a impressão de que os livros iam fugir dele”.¹⁶ Todos achavam que o navegador deveria tirar uma folga e dar um descanso aos olhos.

Após algumas semanas, no entanto, a situação de Danenhower piorou. A dor era tão forte que ele quase não conseguia raciocinar. Ao examiná-lo novamente, o dr. Ambler observou que havia algo de errado em sua íris. Estava inflamada e parecia “preguiçosa”. Assumira uma tonalidade estranha — mais ou menos cor de lama —, e um fluido pegajoso escorria do olho.

No fim de dezembro, Ambler decidiu rever todo o histórico de Danenhower. Depois de muitas perguntas, o navegador admitiu que certa vez contraíra uma doença venérea, embora achasse que estava curado. Mas o médico lhe disse exatamente o contrário: o que ele tinha chamava-se irite sífilítica. Era um sintoma muito comum do segundo estágio da sífilis, doença estranha e perniciosa que se manifestava em incontáveis males

do corpo e da mente. Em geral, a sífilis se disfarçava de outras enfermidades — e o fazia tão bem que os médicos costumavam chamá-la de Grande Impostora. O dr. Ambler já tinha visto e tratado casos de irite sífilítica, e a doença podia ser bastante séria. A não ser que Danenhower tomasse o máximo cuidado — ou tivesse muita sorte —, era provável que ficasse cego do olho esquerdo. E havia sempre a possibilidade de que o mal atingisse também o olho direito.

Ambler tratou o paciente com uma injeção de mercúrio nas nádegas, procedimento que, embora duvidoso, era o padrão no tratamento da sífilis naquela época, apesar de acarretar inúmeros efeitos colaterais deletérios. (Havia um ditado comum entre os médicos que dizia: “Uma noite com Vênus, o resto da vida com Mercúrio.”)¹⁷ Para atenuar a dor, Ambler aplicou gaze umedecida com tintura de ópio. Também pingou pequenas doses de atropina no olho de Danenhower para dilatar a pupila. O objetivo era mantê-la aberta e impedir que a íris aderisse à córnea. Se as gotas não funcionassem, o médico seria obrigado a operar, inserindo uma sonda no tecido ocular para liberar as adesões pegajosas antes que a íris e a córnea se fundissem numa cicatriz permanente.

Enquanto isso, segundo Ambler, o olho de Danenhower não podia tolerar qualquer tipo de luz — nem mesmo de velas ou da Lua. Ele instruiu o navegador a usar óculos escuros de proteção contra a neve e a manter o olho doente vendado o tempo todo. Como se os alojamentos de Danenhower já não fossem suficientemente sepulcrais, uma cortina de lona teria de ser instalada para vedar as janelas. Seu trabalho de navegação e astronomia teria de ser interrompido. A partir de então, Danenhower permaneceria em sua masmorra.

Foi como se o médico o condenasse a um período indefinido na solitária. Mas Ambler se ofereceu para prestar um favor a Danenhower: não contaria a De Long sobre a sífilis, pelo menos não naquele momento. O médico foi à cabine do comandante e

informou-lhe apenas que Danenhower fora incluído na relação de enfermos e que seu olho esquerdo tinha “pifado”. Não houve menção alguma à doença venérea, mas Ambler contou a De Long que o navegador talvez perdesse a visão no olho esquerdo.

O comandante ficou chocado com a revelação e aflito com a situação do amigo e colega oficial. “Ele agora está impedido de participar de qualquer coisa”, escreveu De Long, “e nada podemos fazer além de ir lá de vez em quando para sentar e conversar no escuro. No entanto, ele está bastante confiante e, como tem uma grande força de caráter, resolveu aceitar a situação e lutar até o fim.”¹⁸

A MANHÃ DE Natal começou escura e desoladora, com ventos uivantes e temperaturas externas tão baixas que parafusos e braçadeiras em todo o navio estalavam e trincavam no madeirame. Durante a noite, um cão curvado e adormecido na banquisa ficara colado ao gelo de tal maneira que precisara ser retirado com uma pá. Era impossível fazer observações, porque não se conseguia limpar a camada de gelo e o vapor das lentes dos instrumentos. Dentro do navio, uma espuma verde de condensação acumulada ao longo do tempo pendia das paredes, do teto, das anteparas e de praticamente qualquer superfície interior.

“É o dia mais lúgubre que já tive na vida”, escreveu De Long, “e certamente ocorre na parte mais taciturna do mundo.”¹⁹ Naquela manhã de Natal, o comandante sentiu que não tinha nada para comemorar. Não sabia que durante a semana, em Washington, o Departamento da Marinha o promovera a capitão-tenente. Enquanto pensava em Emma, em Sylvie e no conforto de casa, mal conseguia se arrastar para fora da cama.

O ânimo de De Long melhorou um pouco quando alguns homens foram até a popa para distribuir um cardápio impresso secretamente na pequena gráfica do Jeannette. Um banquete de Natal seria servido às três da tarde, seguido por uma festa. O comandante chegou a salivar enquanto lia a suntuosa lista...²⁰

SOPA
Juliana

PEIXE
Salmão com especiarias

CARNES
Peru ártico (foca assada). Presunto frio

LEGUMES
*Ervilha verde enlatada. Milho verde e feijão cozidos.
Macarrão com queijo e tomates*

SOBREMESA
Pudim de ameixa inglês enlatado, com molho frio. Empada de carne moída e frutas secas. Tâmara e figo moscatel, amêndoas, avelãs, nozes inglesas, passas, bombons vindos da França diretamente por navio

VINHOS
Xerez fino pálido

CERVEJA
Preta de Londres

*Chocolate francês e café
"Biscoitos de marinheiro"
Charutos*

NAVIO ÁRTICO A VAPOR JEANNETTE
Sitiado no campo de gelo, 72 graus de latitude norte

O banquete de Natal se revelou maravilhosamente bom, tão bom que fez os olhos dos homens se encherem de lágrimas. Em seguida, brindes foram propostos, e todo mundo tomou uma ou duas doses do que De Long chamava de “fina mistura”,²¹ bebida que Melville havia preparado com uísque irlandês e alguns ingredientes secretos. Depois da refeição, Alexey executou um número de dança nativa alasquiana, seguido por dança do tamanco com Adolph Dressler na rabeca e Albert Kuehne no acordeão. O clima festivo teve efeito restaurador. Só houve uma nota destoante: Collins se recusou a comparecer. Ficou enfurnado no quarto, meditando. Desde o fiasco das lâmpadas de Edison, o irlandês se encolhera no seu canto, e não havia como tirá-lo daquele estado. Naquele dia em especial, ele não tinha a menor vontade de se alegrar.

De um jeito ou de outro, os homens o convenceram a se encarregar de um espetáculo musical para o ano-novo. Collins adorou a ideia. Ele criaria a coreografia, além de escrever as cenas e os trechos narrados — salpicando a apresentação com todos os trocadilhos que quisesse.

À meia-noite do dia 31, o novo ano foi anunciado por um rápido repicar do sino do navio pelo homem de vigia. Oficiais e tripulantes se reuniram no tombadilho e deram três hurras ao Jeannette. De manhã, um tripulante com o rosto pintado de preto distribuiu um programa que anunciava uma apresentação dos “Célebres Menestréis do Jeannette” aquela noite. Entre outras atrações, prometia-se uma abertura orquestral, um solo de violino, um número de dança folclórica executado pelo vigoroso marujo Jack Cole e uma apresentação do “mundialmente famoso Aneguin, do Grande Noroeste, com sua comicidade nativa”.

Às oito e meia, todos se encaminharam para a cabine do convés, onde um palco fora montado, com cortina e lanternas

servindo como ribalta e bandeiras decorando o proscênio. Danenhower, o olho esquerdo coberto com uma grossa atadura, sentou-se ao fundo do cômodo. Collins abriu o espetáculo com um prólogo no qual leu alguns exemplos do que chamava de “charadas”. Eram piadas fraquíssimas, mas os colegas estavam tão contentes de vê-lo novamente em ação que ninguém se importou.

“Por que aquele pilar é parecido com sr. James Gordon Bennett?”, perguntou Collins.

Por quê?

“Porque sustenta a casa.”²²

“E por que vocês acham que o USS Jeannette nunca ficará sem combustível?”

“Porque temos Cole a bordo!”*

Collins prosseguiu nessa linha, ignorando as gargalhadas, de vez em quando envolvendo toda a tripulação numa charada ou numa rima. Então o espetáculo começou para valer — com canções, sátiras e danças. Os atos eram entremeados daquilo que o irlandês chamava de “*tableaux vivants*”, cenas silenciosas sobre temas como “Marinheiros lamentando a morte de um companheiro” (dois homens calados sofrendo pelo fim de uma garrafa de conhaque) e “Nossa boa rainha Anne” (Aneguin em trajes femininos). Os atos eram tolos e amadorescos, mas todos adoraram. De Long achou o solo de violino de Kuehne “muito bom, especialmente levando em conta que a vida de um marujo não contribui para deixar os dedos ágeis e delicados”.²³ Ah Sam e Charles Tong Sing recitaram uma balada cantonesa, depois partiram para uma encenação de uma briga de faca. Então, contou De Long, “o sr. Cole nos ofereceu uma dança típica com toda a gravidade de um juiz”.

Desde o dia em que partira de São Francisco, a tripulação nunca fora contagiada por tanta alegria e tanto sentimento de companheirismo. “Separamo-nos às onze da noite”, disse o comandante, “todos satisfeitos com o navio, com os intérpretes,

conosco e com a maneira como comemoramos o primeiro dia do ano da graça de 1880.”²⁴

* Em inglês, a sonoridade de “Cole” é similar à de “coal”, que significa carvão. (N. do T.)

PARTE QUATRO

Ainda não nos deixamos
intimidar



Meu queridíssimo marido,

Começo a achar que está passando da hora de receber notícias suas. Minha esperança é que você tenha deixado cartas que possam ser encontradas e trazidas de volta. Como eu anseio por um vislumbre de sua letra, e o que eu não daria em troca da alegria de vê-lo em carne e osso!

Às cinco da tarde todos os dias tenho a sensação de que você logo estará em casa e de que preciso estar pronta para recebê-lo. Sempre imagino você em seu quarto a bordo do navio, sentado na grande cadeira, fumando cachimbo depois do jantar, sozinho em sua glória, e gostaria de estar ao seu lado para compartilhá-la.

Adeus por um ano inteiro; esta é a última remessa de cartas para o Ártico em 1880 e minha última oportunidade de lhe mandar notícias. Esperemos que a felicidade não seja adiada por muito tempo, e que eu não fique velha e cansada à sua espera.¹

Emma

23 · NO SOLITÁRIO MAR CERCADO DE GELO

GRANDIOSA ESTREIA
da
NOVA ÓPERA DO JEANNETTE!
Esquina da avenida Castelo de Proa com Bowery

Ingressos ao preço popular de US\$ 0,00

Início das apresentações às 20h30
Trenós podem ser reservados às 22h

As melhores bebidas podem ser encontradas na Destilaria do
Lee, a poucos passos do Teatro

Um ano inteiro se passara, mas tudo continuava igual: o mesmo palco iluminado por lampiões a gás, os mesmos atores carentes de sol, os mesmos músicos com os mesmos instrumentos. O mesmo clima sombrio, os mesmos estômagos entupidos no mesmo banquete de fim de ano, os mesmos lábios rachados bebericando o mesmo rum diluído em água. Collins estava novamente no comando, infligindo seus trocadilhos a uma plateia pronta para outra noite festiva. Cole agitou-se na sua furiosa apresentação folclórica, os inuítes executaram as danças nativas, Sam e Charley cantaram as baladas cantonesas. Nada mudara.

Era 31 de dezembro de 1880, e o USS Jeannette ainda estava preso na banquisa. Por um breve momento, nos dias mais

quentes de agosto, parecera que o navio talvez conseguisse se libertar da prisão, mas o gelo endurecera novamente, implacável como nunca. Estavam presos havia dezesseis meses e tinham flutuado à deriva por mais de dois mil quilômetros — o suficiente para chegar ao Polo e passar dele. Mas a rota que haviam seguido dava tantas voltas, com tantos retrocessos de traçado irregular, que a localização atual do navio ficava menos de quatrocentos quilômetros a noroeste do ponto onde tinham entrado no campo de gelo.

É claro que todos estavam impacientes uns com os outros, mas vivos, e, em geral, saudáveis. Embora o suprimento de carvão tivesse diminuído de forma alarmante, a embarcação continuava confortável e quente. Alguns cães tinham morrido, mas, fora isso, o Jeannette mantinha sua plena carga de almas vivas — uma arca avançando milímetro por milímetro pelo mar congelado.

Mas enfrentar o segundo ano na banquisa era uma sentença tão avassaladora que só poderia ser tolerada com certa dose de frivolidade. Assim, para dar as boas-vindas a 1881, outra rodada de diversão foi encenada. Ao entrar na “Ópera”, cada convidado recebia uma *boutonnière* feita de papel colorido plissado. Depois de uma abertura musical, Collins iniciou a função com um poema:

No solitário mar cercado de gelo nos reunimos
Para saudar a alvorada de um novo dia
Agora na diversão estamos todos unidos
Fazendo ecoar no deque a alegria,
Com que rapidez nossos pensamentos se vão
Para terras e cenas distantes, e quem sabe levarão
Um místico feitiço a nossos amigos, que se perguntam
“Como estão nossos ausentes — filho, marido, irmão?”¹

Então o espetáculo começou. As fantasias eram um pouco mais vivas do que as do ano anterior, os cenários, um tanto mais elaborados, mas, à exceção disso, a apresentação foi estranhamente familiar. O destaque entre os atos foi de longe o jovem estivador britânico Walter Sharvell, que se transformara no que De Long descreveu como “uma juvenzinha muito graciosa”,² incluindo peruca, meias brancas e um prodigioso busto de enchimento num vestido de chita. A popular *drag queen* flertava e dançava com atrevimento, e foi tudo muito convincente para aqueles homens solitários que não viam mulher havia quase quinhentos dias.

A tripulação encerrou o espetáculo com “The Star-Spangled Banner”, e De Long se levantou para dizer algumas palavras de boas-vindas ao novo ano. Recapitulando os doze meses anteriores, o comandante foi incapaz de esconder a amargura e a frustração. Estavam quase tão longe do Polo Norte quanto no momento em que adentraram o gelo. Tinham “flutuado à deriva como um Holandês Voador moderno”, anotou De Long em seu diário, “33 pessoas consumindo gradualmente o coração e a alma”. O ano de 1880 fora perdido. Um ano de abatimento, de monotonia monocromática — um ano congelado no tempo. Tudo parecia igual.



MAS ISSO NÃO era bem verdade. Em retrospecto, De Long via os altos e baixos. Os momentos de heroísmo, as pequenas delícias, o trabalho bem-feito. Houvera engenhosas invenções mecânicas e espetáculos atmosféricos estranhos e maravilhosos demais para serem descritos. Houvera vibrantes caçadas a ursos — uma das quais teve como troféu um macho de 427 quilos. Houvera dias tão quentes que os homens ficaram vermelhos como camarões de tanto pegar sol, e, apesar disso, em certo momento

de fevereiro a temperatura atingira -50° C. Mil partidas de damas, pôquer, gamão e xadrez haviam sido disputadas. Quando o tempo esquentou, os tripulantes raspam e repintaram praticamente todas as superfícies do bom Jeannette. No Quatro de Julho, enfeitaram-no com bandeiras e bandeirolas e dispararam os canhões em homenagem aos Estados Unidos. Quando o curto verão ártico passou e o inverno chegou mais uma vez, a banquisa “começou seus horríveis guinchos e rangidos”, disse De Long, “como se comemorasse”.

A vida no gelo deixara de ser novidade havia muito tempo, comentou Melville. “Nossos repertórios de piadas e histórias estavam completamente esgotados, e sua graça tinha sido desgastada pelo uso excessivo”, escreveu ele. “O pessoal do navio, à proa e à ré, tinha descoberto suas coincidências de gostos e temperamentos; e espíritos afins começaram a andar, falar e caçar em duplas. Na cabine havia mais leituras e menos conversas, e os oficiais superiores pareciam unidos a cada dia por laços mais estreitos.”³

Por mais que não tivessem chegado a lugar algum, ao menos tinham viajado para regiões da psique onde poucos homens estiveram, espaços interiores que traziam à tona aspectos de suas próprias personalidades cuja existência desconheciam. Por meios que poucos seriam capazes de imaginar, o caráter de cada um tinha revelado sua verdadeira natureza. Nas cerimônias religiosas aos domingos, os pensamentos do comandante eram inevitavelmente conduzidos para a história de Jó. “Há registro de que ele passou por muitas provações e dificuldades com admirável paciência”, escreveu De Long. “Mas até onde se sabe Jó nunca ficou preso em um campo de gelo.”⁴

Nos momentos mais difíceis, o comandante chegou a pensar em abandonar o Jeannette e seguir para a Sibéria ou para o Alasca. Mas não conseguia reunir forças para tomar essa decisão. “Abomino a ideia — já passamos por tanta coisa”, disse ele. “Devemos permanecer no navio enquanto ele nos quiser.”⁵

O PIOR MOMENTO de todos ocorreu em 19 de janeiro de 1880. Das entranhas do Jeannette, um grito de pavor foi dado pelo tenente Chipp: “*Guarnecer as bombas!*” A embarcação enfim sucumbira aos repelões e estremecimentos do gelo. Estava fazendo água muito depressa — a um ritmo que depois foi estimado em mais de quinze mil litros por hora. Quando o problema foi descoberto, a água no porão já chegava na cintura. Mas fazia tanto frio — a temperatura do lado de fora oscilava em torno de -35°C — que a água que entrava logo virava gelo semiderretido.

No convés, De Long deu início aos procedimentos de emergência para abandonar o navio. Mas no porão um tripulante chamado William Nindemann adiantou-se e impôs a força de sua personalidade. William Friedrich Carl Nindemann, de trinta anos, era imigrante da ilha de Rügen, na Alemanha, e fora listado como marinheiro comum, mas de comum não tinha nada. Já sofrera o bastante na vida para se destacar de todos os companheiros a bordo. Nindemann sobrevivera à expedição do Polaris, de Hall, na Groenlândia, e flutuara à deriva com Tyson aqueles quase três mil quilômetros na banquisa, voltando em seguida ao Ártico para procurar os companheiros desaparecidos. Mesmo antes da tragédia do Polaris, o alemão tinha adquirido fama como sobrevivente de um naufrágio: três anos mais cedo, fora um dos tripulantes de um iate particular americano que afundou na costa do Norte da África. Nindemann foi resgatado por árabes tunisianos, que o fizeram refém e exigiram 15 mil dólares de resgate. Ao que parecia, era um homem de sorte sobrenatural, não apenas viciado no Ártico, mas também indiferente aos sofrimentos e às privações da vida no mar. Naturalizara-se americano poucos meses antes de embarcar no Jeannette. Foi admitido como intendente do navio.

Praticamente a partir do dia em que o navio zarpara, Nindemann se destacara dos outros marujos: era o que mais

trabalhava, o que menos se queixava, o que tinha mais criatividade, o que mais prontamente se apresentava como voluntário para tarefas perigosas. Dois dias após a partida de São Francisco, uma pesada tampa de escotilha lhe caíra em cima da mão, quase decepando um dedo. O dr. Ambler, apavorado, dera pontos na ferida, mas o alemão continuou a desempenhar suas funções sem emitir um gemido, recusando-se a entrar na relação dos enfermos, ainda que fosse por um dia. “Nindemann trabalha feito um camelo”, disse De Long, e “parece não saber o que é fadiga”.⁶

O navegador também não ligava para o frio. Sua circulação parecia ser diferente da dos outros. Em gélidas caçadas de inverno, praticamente não usava agasalhos. Sua cabine era a mais fria de todas. Os pés eram acostumados ao gelo. Era uma criatura polar, da cabeça aos pés. Como disse Collins em um de seus versos cômicos: “Desde que Adão pecou nunca houve alguém /Que amasse o Ártico como nosso Nindemann.”⁷

Nindemann entrou no porão inundado. Ao longo de mais de 24 horas, trabalhou com afinco na gélida escuridão, enfiando qualquer material que encontrasse — feltro, estopa, sebo, gesso, cimento, cinzas — nas armações por onde a água parecia invadir o navio. Durante a maior parte do tempo, foi auxiliado por outro sujeito robusto e corajoso, o carpinteiro e mecânico britânico Alfred Sweetman. Os dois pareciam nem perceber o gelo semiderretido que lhes chegava à altura dos joelhos; outros que tentaram ajudar foram expelidos em poucos minutos, os pés latejando e azulados.

Enquanto os homens batalhavam, Melville inventou um sistema de bombas a vapor e sifões, e outros tripulantes acionavam bombas manuais sem parar. Melville aproveitou peças do gerador de Edison para fazer o sistema funcionar. Depois projetou um cata-vento para tirar mais água, improvisando as pás a partir de latas velhas. A engenhoca logo

“chacoalhou lindamente”,⁸ como comentou De Long, e “merecia ficar para a posteridade”.

Enquanto isso, Nindemann e Sweetman trabalhavam sem descanso. Quando reduziram o vazamento a algumas centenas de litros por hora, puseram-se a construir um anteparo à prova d’água mais perto da vante do porão, bem na proa. No total, trabalharam dezesseis dias quase sem parar, dormindo em turnos de poucas horas, com frequência pulando refeições. Uma vez pronto e totalmente calafetado, o novo anteparo estancou mais ainda o vazamento. Depois que a crise passou e o navio estava a salvo, Nindemann e Sweetman desabaram de cansaço. De Long fez uma recomendação especial nos diários de bordo propondo que os dois homens recebessem Medalhas de Honra do Congresso.

Embora o trabalho deles tivesse sido um sucesso, os vazamentos nunca seriam completamente extintos. Estampidos e ruídos de bombas seriam uma agitação constante pelo resto da viagem — um lembrete de que a catástrofe estava sempre a poucos golpes mecânicos de distância.

De Long tentou aproximar-se de Nindemann. Havia algo notável nele, algo em sua feroz ética de trabalho que o comandante queria entender. Ele era um esplêndido masoquista, um homem que parecia acelerar no frio extremo. Não tinha patente, mas, para De Long, já conquistara um lugar na linha de frente da expedição.

Nindemann era imune a elogios e parecia sempre distante. Aparentemente sem emoção, usava um bigode preto, tinha pele curtida como couro e falava de maneira enérgica, com forte sotaque alemão — era um homem de ação, não de palavras. Também não comparecia às cerimônias religiosas do comandante aos domingos. “Acredito na natureza”, dizia. “A natureza é o meu Deus. Não acredito em outra vida. É neste mundo que recebemos nossos castigos.”⁹

AO LONGO DE 1880, os cães se tornaram parte central da aventura do Jeannette. Caçavam e rebocavam a caça, divertiam, provocavam incontáveis dores de cabeça, mas eram indispensáveis. Certa vez, trinta deles foram usados para puxar uma morsa colossal até o navio, um troféu que pesava cerca de 1.500 quilos. Os homens passaram a conhecer os cães, deram-lhes nomes e escolheram seus favoritos. Kasmatka. Tom. Quicksilver. Jack. Prince. Smike. Bismarck. Paddy. Skinny. Foxy. Plug Ugly. Dewclaws. Snuffy. Snoozer. Joe. Jim. Armstrong. Wolf. Bingo. Os animais comiam praticamente tudo — peixe podre, vísceras de foca, gordura de morsa, alimentos estragados, lavagens de qualquer espécie — e continuavam surpreendentemente saudáveis. “Estão umas bolinhas de tão gordos”,¹⁰ disse De Long, “e tão preguiçosos quanto os seres humanos dos trópicos.”

Os cães brigavam o tempo todo, às vezes matando uns aos outros, e apesar disso os homens observavam regras sutis de afinidade que proporcionavam momentos de extraordinária ternura. Só Alexey parecia entendê-los. Percebia a animosidade canina fermentar bem antes que ela atingisse o ponto crítico.

Certa vez ele e Dunbar saíram para caçar morsas com um grupo. No caminho, Bingo escapou dos arreios, para inveja e consternação dos outros cães, que tentaram pegá-lo.¹¹ Alexey disse para Dunbar: “*Tchau, tchau*, outros cães dar boa surra nele” (por desertar). O grupo de caçadores voltou para o navio ao entardecer, sem obter êxito algum. Mais ou menos meia hora depois, Hans Erichsen informou a De Long que Bingo tinha sido morto numa cruel briga de cães.

A previsão de Alexey fora plenamente confirmada. “Embora duas ou três horas tivessem transcorrido, os cães se lembravam da circunstância da deserção, e, encontrando Bingo a uma

distância segura do navio, caíram em cima dele e o morderam ferozmente antes que Erichsen conseguisse intervir. Ele morreu dez minutos depois de ser carregado para bordo”, relatou De Long. “Tiramos o couro dele para aproveitar a pele em agasalhos futuros, e sua carcaça jaz congelada no telhado do deque das cabines, para possível alimento de seus assassinos.”¹²

O próprio De Long se apegara a um dos cães, um bravo sobrevivente chamado Snuffy. No começo da viagem, Snuffy se metera numa briga e desenvolvera uma infecção que deixou sua cabeça e seu focinho horrivelmente inchados. O que De Long tanto admirava no cão era seu “maravilhoso poder de agarrar-se à vida”, como dizia. “Embora eu saiba que ele nunca mais terá serventia, prefiro lhe dar toda a vida que puder ter nestas regiões pouco caridosas. De vez em quando parece estar indo embora, como hoje, quando estava deitado sobre um velho tapete no depósito de lixo, parecendo dar seus últimos suspiros. Ocupado em analisar a paisagem, deixei para atirar nele de tarde, e então, constatando que ainda não morrera, vi que se mudara para outro lugar a uns cem metros de distância, ativo e tão longe da morte quanto possível.”¹³

De Long percebeu que outro cão, Jack, se juntara a Snuffy para lhe dar apoio. “Jack o observa, o protege dos outros, o conduz e cuida da sua higiene”, escreveu. O comandante ficou comovido com essas ternas manifestações de compaixão — Jack parecia não ganhar nada com elas. Mas o estado de saúde de Snuffy acabou piorando, a ponto de De Long achar que seria crueldade mantê-lo vivo. “Ele definhou por alguns dias, chegando a parecer uma sombra. O calor do corpo abria um buraco no gelo, e ele aos poucos afundava, sumindo de vista”, disse De Long.¹⁴

Snuffy foi então levado para o outro lado do navio e morto a tiros. “O pobre bruto se foi”, disse o comandante, e o amigo Jack parecia “incapaz de entender o desaparecimento”. Ficou por um

tempo em volta do buraco de Snuffy no gelo “em interrogativa ansiedade”, contou De Long. “Que vida esta...”¹⁵

DANENHOWER ERA OUTRO tipo de aguerrido sobrevivente. O navegador passara o ano de 1880 inteiro confinado em seu quarto escuro. A sífilis em estágio avançado começara a se manifestar em outros sintomas, incluindo lesões nas pernas e dentro e em volta da boca. Parecia que ele perderia mesmo a visão no olho esquerdo. Apesar de o dr. Ambler lhe aplicar atropina religiosamente, a pegajosa substância continuava a reaparecer, fazendo a íris aderir à córnea.

Em janeiro, quando a dor ficou forte demais para o navegador suportar, o médico resolveu operá-lo. Deu a Danenhower um pouco de ópio, e três homens corpulentos foram chamados para segurar os braços e as pernas do paciente. Então Ambler, brandindo uma faca e uma sonda de borracha, cortou a córnea e investigou a câmara anterior do olho. Usou um aspirador para “tirar bastante fluido turvo”, como disse em seu relatório.¹⁶ A dor era excruciante, mas Danenhower aguentou estoicamente.

De vez em quando, De Long espiava da porta e assistia aos procedimentos. “Não sei o que admiro mais”, escreveu, “a habilidade e a rapidez do cirurgião ou a coragem e a resistência de Danenhower.”¹⁷

A intervenção foi um sucesso em certo sentido, mas nos seis meses seguintes Ambler teria de operar Danenhower outra vez, e mais outra, para drenar a “matéria purulenta” do olho. No total, o navegador foi submetido a mais de doze cirurgias em 1880.

A essa altura, De Long já havia sido informado da verdade: Danenhower tinha sífilis, e sabia disso bem antes de se comprometer com a expedição do Jeannette. Ambler tentou guardar segredo enquanto pôde, mas quando as feridas

apareceram não adiantava mais insistir. O comandante ficou chocado e furioso ao saber da notícia. Aquilo explicava não apenas o problema no olho e as feridas na pele, mas também o “problema de cabeça”, os períodos de depressão mencionados nos registros. Era de conhecimento geral que a sífilis poderia levar à loucura. Não fazia diferença Danenhower *achar* que estava curado — não havia “cura” para a sífilis naquela época. Para De Long, ao guardar segredo Danenhower cometera o imperdoável pecado da fraude deliberada e pusera em perigo toda a expedição. Sabendo o que sabia, o navegador deveria ter abdicado de sua participação desde o início.

Ainda assim, o comandante não podia deixar de se comover com a obstinação sem queixas e com a serenidade com que Danenhower enfrentava as atribulações. “A faca e a sonda agora são rotineiras no caso dele”, escreveu De Long. “Não há melhora. Ele aguenta o confinamento e a dor das operações de maneira heroica. Mas nunca servirá de nada para a expedição, e temo que jamais terá muita utilidade para si mesmo.”¹⁸

AO REFLETIR SOBRE 1880, o que mais irritava De Long era a circularidade da viagem: apesar de todo o sofrimento, a expedição voltara mais ou menos para o ponto de partida. Isso o fazia pensar em máquinas — máquinas que executam tarefas repetitivas e continuam funcionando enquanto houver combustível. Ele lamentava aquilo que chamava de “suprimento mecânico do sistema com alimento, calor e vestimenta, para manter o motor humano em funcionamento”. O homem, disse ele, “é, no fim das contas, apenas um tipo superior de máquina. Uma vez posto em funcionamento, é só dar corda que ele continuará operando monotonamente, como um relógio”.¹⁹

O comandante também fazia associações com animais de fazenda e outros animais de carga, que percorrem circularmente uma trilha estreita e nunca chegam a parte alguma. “Às vezes me perguntava se um cavalo que acionava uma roda de moinho alguma vez questionava por que tinha de continuar andando em seu interminável caminho e que raios resultava daquele esforço”, escreveu o capitão. “A mó quase sempre ficava fora do seu campo de visão, ele não percebia nenhum resultado e terminava o dia no mesmo lugar onde começara. E, até onde seu cérebro equino era capaz de prever, ele faria a mesma coisa no dia seguinte e em todos os dias subsequentes. Se é que esse cavalo tinha capacidade de raciocinar, tenho muita pena dele e agora entendo seus pensamentos e sentimentos.”²⁰

Mas, mesmo quando raciocinava desse jeito sentimental, De Long costumava se conter. “Aqui pensamos muita bobagem e cometemos muitos absurdos que depois nos farão rir”,²¹ escreveu. Insistia em que, no fundo, era um otimista. Seu lema era *Nil desperandum* — “Desespero nunca”. “Neste aprisionamento algo indefinível e inexplicável me diz que tudo dará certo no fim. Uma voz interior ainda débil me sussurra que isto não pode ser o fim de todo o meu trabalho e de minha dedicação”, disse.²²

Assim, quando se levantou na frente da tripulação no dia 31 de dezembro de 1880, De Long tentou transmitir um pouco da esperança que o impulsionava e animava a cada dia. No entanto, nunca fora bom orador e não planejara nada para dizer. Depois de tirar algumas baforadas do cachimbo, absorvendo o estado de espírito daquela noite, começou:

Como tudo na vida, este cruzeiro pode ser dividido em duas partes: a que já foi e a que ainda virá. Estamos prestes a dar as costas para o ano velho e voltar o rosto para o ano novo. Nos últimos dezesseis meses, flutuamos à deriva por mais de dois mil quilômetros. Deparamos com o perigo a cada dia. Fomos espremidos e comprimidos, jogados de um lado para o outro e derrubados, beliscados e pressionados, e o casco do navio teria rebentado se não fosse tão forte quanto os corações que carrega. Bombeamos uma embarcação que há um

ano está vazando e a mantemos habitável. E ainda estamos aqui. Encaramos o futuro com a firme esperança de fazer algo digno de nós e digno da bandeira que tremula sobre nossas cabeças. Ainda não nos deixamos intimidar.²³

ALGO NESSAS PALAVRAS encontrou eco entre os tripulantes. Eles fizeram o deque vibrar com aplausos. *Nil desperandum! Ainda não nos deixamos intimidar!* À meia-noite, as tradicionais oito badaladas soaram em homenagem ao ano velho, e em seguida os sinos repicaram mais oito vezes em homenagem ao ano que se iniciava. De Long se despediu dos homens e ficou um tempo no cassino dos oficiais com Melville e Dunbar antes de rabiscar algumas linhas em seu diário. “O ano de 1881 [foi] oficialmente aberto no United States Arctic Steamer Jeannette, na latitude 73°48’N e na longitude 177°32’L. Começo o novo ano virando uma página deste livro, e espero em Deus que estejamos virando uma página no livro da nossa sorte.”²⁴

Meu querido marido,

Arrumei uma árvore de Natal para Sylvie e ela ficou maravilhada. Penduramos os enfeites naquela mesma noite e, na manhã de Natal, levei Sylvie à sala de visitas e lá estava a árvore em todo o seu esplendor, cercada por inúmeras bonecas e penduricalhos. Éramos tão poucos em volta da árvore naquela luminosa manhã de Natal. Foi triste. Vejamos como será o próximo.

Esta é a época do ano em que fazemos boas resoluções, e estou fazendo muitas, mas em primeiro lugar e acima de tudo quero parar de lamentar e ficar alegre e cheia de esperança e energia. Imagino que você esteja agora na mais absoluta escuridão, mas em fevereiro verá o sol. Com que ansiedade deve esperar esse momento!

Sua amorosa Emma

24 · O PAÍS DESCOBERTO

Durante toda a primavera de 1881, o Jeannette continuou a flutuar em sua trajetória irregular pelo campo de gelo ártico, avançando lentamente na direção noroeste. A banquisa já mostrava novas rachaduras e fendas — os primeiros sinais de degelo —, porém oferecia poucas promessas de libertação.

O dia 17 de maio amanheceu monótono e sombrio, mas no fim da tarde o céu de chumbo se abriu, deixando ver o horizonte. Às sete da noite, o sempre vigilante Dunbar estava no cesto da gávea, vendo as placas de gelo em ação através do binóculo, enquanto os homens executavam as tarefas rotineiras. Dunbar vinha se comportando de modo estranho — algo o agitava. Uma mudança sutil nos ventos e na correnteza ocupava sua mente marinheira. Durante uma semana ou mais, pareceu-lhe que qualquer coisa ao longe, a sota-vento, obstruía o livre movimento da banquisa, esmagando e rachando o gelo em pedaços menores.

De repente Dunbar soltou um grito rouco para os homens na parte mais baixa do navio, com um tom de voz tão estranho e inesperado que de início eles não entenderam muito bem o que significava. “Terra à vista!”, gritou. “Terra à vista! A boreste!”

Era apenas uma visão distante, talvez a uns oitenta quilômetros, uma protuberância cinzenta projetando-se acima dos montículos e das cristas de gelo. Durante dias, De Long estudou essa curiosidade, imaginando se não seria uma ilusão — uma refração da luz, talvez uma *fata morgana*. Não conseguia ter certeza do que era, pois aquilo estava sempre meio escondido

pelo nevoeiro e sob uma nuvem baixa. Contudo, alguns dias mais tarde a nuvem se dissipou e a ilha ficou claramente visível a olho nu: uma alta massa cônica, como um vulcão, fendida por ravinas, com as íngremes encostas salpicadas de neve. Não havia como negar. Era terra, a primeira terra que viam em mais de quatrocentos dias — desde que tinham perdido Wrangel de vista, no começo de 1880. O alívio do comandante em seu diário era notório: “Quer dizer que afinal existe algo além de gelo neste mundo.”¹

Enquanto o Jeannette flutuava em direção à ilha, De Long consultou suas cartas geográficas. Nenhum dos mapas — nem mesmo os mais atualizados, que Bennett adquirira de Petermann — mostrava coisa alguma por centenas de quilômetros em qualquer direção. Durante o ano anterior, eles tinham se deslocado à deriva através de um grande trecho do Ártico por onde nenhum navio passara antes. É de supor que um largo sorriso tenha se espalhado pelo rosto do comandante, pois a conclusão era inevitável: “Descobrimos algo”, escreveu.² “Nossa viagem, graças a Deus, não é um vazio completo.”

De Long adotou um tom eufórico em seu diário. “O que esta terra desolada, erguendo-se nestes ermos gelados, tem a ver com a economia da natureza eu não sei dizer, e na verdade não me importa. É terra firme, e ficará parada tempo suficiente para permitir que um homem perceba onde está.”³

Ele batizou o novo território de ilha Jeannette e começou a fazer planos para desembarcar. Os tripulantes estavam eufóricos. “Imediatamente”, escreveu Melville, “todos os jovens profetas apareceram nos montículos mais altos para perscrutar o país descoberto. Estavam exultantes, como se uma segunda terra de Goshen tivesse saltado à vista.”⁴ Os homens, estudando a ilha com binóculos, começaram a imaginar que viam animais selvagens passando depressa pelas distantes praias de Jeannette. “Alguns dos entusiastas mais perspicazes”, disse Melville, “discerniram distintamente renas se mexendo; e outros,

de vista ainda mais apurada, distinguiam com clareza os machos das fêmeas.”⁵

Então, em 25 de maio, Dunbar avistou *outro* pedaço de terra. De início, conjecturou que talvez fosse apenas um afloramento da ilha Jeannette, mas no dia 27 ficou claro que se tratava de outra ilha, consideravelmente maior do que Jeannette e talvez a uns cinquenta quilômetros adiante, a noroeste. Além do mais, o navio se deslocava diretamente para ela — desbordando a pequena Jeannette no caminho.

Diante disso, o comandante e a tripulação transferiram seus afetos para essa pedra mais nova e maior. De Long batizou-a de ilha Henrietta, em homenagem à mãe irlandesa de Bennett e à escuna que o magnata usara para vencer a primeira corrida transatlântica de iates. (Era, como Jeannette, um nome suave e feminino para um troféu tão duro, mas, repita-se, aqueles homens não desfrutavam da companhia de mulheres havia 23 meses.) Não conseguiam parar de olhar para a ilha. Henrietta era, observou De Long, “o alvo de todos os olhares (...) agradável como um oásis no deserto”. Ela se tornou um talismã, um fetiche. “Olhamos para ela”, escreveu o comandante, “a criticamos, calculamos a distância até lá, desejamos que uma ventania favorável nos empurre em sua direção, e aceitaríamos sem questionamentos uma afirmação de que contém uma mina de ouro capaz de enriquecer a todos nós, como o erário público sem suas dívidas.”⁶

Em suas fantasias, os tripulantes encontravam um porto seguro em Henrietta e montavam acampamento por algum tempo — consertando os vazamentos do navio, comendo carne fresca e saboreando as delícias de andar em terra firme, satisfação de que se lembravam apenas vagamente. “Vamos ter o prazer de pôr o pé em terra sólida, como se estivéssemos no Central Park”, disse De Long. “A maioria de nós olha cuidadosamente nossa ilha antes de ir dormir, para ter certeza de que ela não se dissolveu.”⁷

No fim de maio, as características de Henrietta começaram a se destacar em recortes mais nítidos. Collins e Newcomb produziam esboços sem parar: havia promontórios íngremes, saliências rochosas, geleiras descarregando. Parecia tratar-se de uma corcova de terra de mais de seis quilômetros de largura, uma rolha da criação coberta de neve eterna, forjada pelo calor, desbastada pelos ventos e cinzelada pelo gelo. Mas o comandante tinha esperança de que o interior da ilha — ou alguma enseada escondida ao longo da costa — fervilhasse de vida. Talvez houvesse ursos e morsas para matar, troncos flutuantes para recolher, água doce para beber, ninhos dos quais roubar ovos. Ele visualizava um idílio de começo de verão para restaurar as energias da tripulação.

Mas, com a imprevisível movimentação do campo de gelo, De Long temia que o navio, embora arrastado na direção de Henrietta, tomasse um rumo diferente e passasse direto por ela, assim como ocorrera com a ilha Jeannette. Em 31 de maio, vendo a oportunidade desaparecer, ele decidiu despachar um pequeno destacamento de homens e cães para desembarcar e fazer um rápido reconhecimento. Era uma ideia extremamente arriscada: com tanta turbulência em volta e o gelo rachando em todas as direções, os exploradores poderiam ficar ilhados com facilidade, flutuando até morrer em um bloco de gelo desgarrado. Uma fenda poderia se abrir de repente e engoli-los. Uma única tempestade, ou um nevoeiro extemporâneo, poderia ocultá-los do campo de visão dos que ficassem no navio apenas o suficiente para que nunca mais fossem encontrados.

Não obstante, De Long achou que as recompensas da missão de reconhecimento mais do que justificavam os riscos — e escolheu a “nata” da tripulação para fazer a tentativa de chegar a Henrietta. O competentíssimo Melville seria o encarregado. Dunbar, que conhecia as traiçoeiras idiosincrasias do gelo melhor do que ninguém, serviria de guia. Quatro dos tripulantes mais fortes e capazes carregariam o equipamento: Nindemann,

Erichsen, Sharvell e o foguista James Bartlett. O próprio De Long quis chefiar a expedição — era, disse ele, “meu maior desejo”. Mas Chipp contraíra uma espécie de doença intestinal que o obrigara a fazer companhia a Danenhower na relação dos enfermos. De Long concluiu que seria irresponsabilidade abandonar o navio e a tripulação por tão gloriosa empreitada.

Às nove da manhã, Melville e seu grupo se reuniram no gelo com quinze cães e um escaler a ser rebocado sobre um trenó McClintock. Estavam equipados com rifles, munição, uma tenda e provisões para dez dias. Ao todo, levavam quase uma tonelada de bagagem. O restante da tripulação ficou em torno deles, disparando algumas salvas do grande canhão de bronze. Era a primeira vez que parte da expedição se separava do grupo. Uma imensa bandeira negra foi hasteada no mastro principal para servir de baliza a Melville quando voltassem.

Melville deu o sinal e, numa balbúrdia de lâminas de trenó arranhando o gelo e cães latindo, os homens partiram em direção à cúpula branca da ilha. De acordo com suas melhores estimativas, Henrietta ficava a apenas vinte quilômetros de distância, mas teriam de atravessar o que parecia ser o terreno mais impossível que se pudesse imaginar — um “feroz tumulto”, como descreveu Melville, “um caos de gelo”.⁸

A menos de quinhentos metros do navio, uma fenda os obrigou a parar e baixar o escaler na água para atravessar com o trenó e as provisões. Mas eles não conseguiram induzir os cães a mergulharem na água gelada — os uivos de protesto ecoavam sobre o gelo. Dois dos huskies escaparam dos arreios e saíram numa corrida desabalada para o Jeannette. Tripulantes de pés ligeiros a bordo do navio interceptaram os desertores caninos e os arrastaram de volta para Melville, que os prendeu novamente ao grupo.

De Long mandou uma sentinela ficar no cesto da gávea o dia inteiro, e ao longo da resplandecente noite polar, de olho nos homens que partiram. Melville e seu destacamento rastejaram

pelas banquisas, seu trajeto assinalado por desvios alucinantes. O avanço dos viajantes era quase cômico em sua lentidão. Observá-los era como acompanhar uma coluna de escaravelhos se afastando num deserto cheio de obstáculos. Aos poucos, o grupo foi ficando reduzido a uma série de pontos no gelo, depois, a uma mancha, e, mais tarde, a uma partícula — até que, por volta da metade do dia seguinte, sumiu de vista, perdido atrás das cristas.



O COMANDANTE LOGO se entregou a outras preocupações. A pressão do gelo na popa se intensificara ao longo da semana. Os vazamentos que afligiam o Jeannette desde que o navio ficara preso haviam piorado. De Long mandou guarnecer as bombas manuais 24 horas por dia e armar novamente o cata-vento. Suas pás grandes e oblongas vibravam ao vento fresco, tirando cerca de 380 litros de água por hora dos porões inundados. Mas, apesar de todos os esforços, a tripulação não tinha paz. Pelos cálculos do comandante, o navio absorvia por volta de dezenove mil litros de água por dia.

Para aliviar a pressão na popa, De Long equipou os homens com picaretas, marretas e serras de gelo e os mandou cavar uma trincheira em volta do leme e da hélice. “O gelo é duro como uma rocha”, escreveu ele, “e adere como um velho e bom amigo.”⁹ A aderência era tão poderosa que, quando o gelo era arrancado, tiras de estopa da calafetagem se soltavam das junções. Em alguns pontos, as nervuras da madeira ficavam impressas nos nacos removidos.

Não bastasse isso, De Long teve de enfrentar uma crise médica, a mais séria da viagem. Na manhã seguinte à partida do grupo de Melville, o dr. Ambler lhe deu a notícia de que um bom número de tripulantes — pelo menos sete — padecia de uma

misteriosa “perturbação”. Fosse o que fosse, Ambler temia que virasse epidemia. (“O que virá *em seguida?*”, anotou De Long, exasperado.) Durante semanas, os homens vinham se queixando de uma curiosa série de sintomas: desatenção, dificuldade para dormir, falta de apetite, perda de peso, anemia, um gosto metálico na boca e, em particular, cólicas intestinais agudas. Alguns notavam um leve tremor nas mãos; outros pareciam estar expelindo sangue pela urina.

As queixas vinham aumentando, e agora Chipp, Newcomb, Kuehne, Alexey, Ah Sam, Charles Tong Sing e até o próprio dr. Ambler sofriam com os sintomas. Newcomb, em especial, padecia de dores horríveis — parecendo “tão acabrunhado quanto possível”,¹⁰ como escreveu De Long. Newcomb se sentia ainda pior porque desejara ardentemente se juntar ao grupo de Melville na tentativa de desembarcar em Henrietta. Achava que, como naturalista da viagem, era atribuição sua fazer um estudo dos pássaros e de outros animais selvagens que porventura vivessem na nova ilha, mas não conseguia nem sair da cama.

O dr. Ambler não tinha certeza, mas longos dias de acurada investigação o levaram a esboçar uma hipótese do que havia por trás da misteriosa enfermidade. Era *intoxicação por chumbo*. Se tivesse razão, tratava-se de um assunto sério. A toxicidade do chumbo poderia rapidamente evoluir para delírio, convulsões, falência renal e morte. O médico sabia que era preciso localizar a fonte de contaminação o mais depressa possível — a sobrevivência da expedição dependia disso.

DURANTE DIAS MELVILLE e seu quinteto lutaram no gelo. Os taludes glaciários da ilha assomavam cada vez mais perto, mas o progresso se mostrava ainda mais difícil e lento do que o maquinista imaginara. Dunbar abria caminho, carregando uma

bandeira de seda preta como sinalizador. O grupo percorria poucos quilômetros por dia, subindo e descendo com esforço as lajes de gelo irregulares. “Milhões de toneladas de blocos tinham sido amontoadas”, escreveu Melville, “como se fossem as sinistras pilhas dos mortos na batalha travada interminavelmente pelas massas quebradas; e grandes pedaços de gelo fugiam sem parar, ao que parecia, da louca perseguição dos que vinham atrás.”¹¹

O escaler, atulhado com a tenda e a comida, oscilava no trenó McClintock. Os homens tinham se atado a longos arreios de lona e puxavam a carga ao lado dos cães. Havia momentos em que os huskies atrapalhavam mais do que ajudavam. Rosnavam e mordiam uns aos outros; várias vezes os navegadores tinham de separar brigas generalizadas. Naquele terreno desigual, os animais afrouxavam os arreios e enrolavam as cordas umas nas outras — com frequência ficando, como disse Melville, “tão irremediavelmente enredados como um cesto de enguias”.¹²

No quarto dia da viagem, ficou claro que jamais chegariam a Henrietta se continuassem puxando o escaler com quase uma tonelada de suprimentos. Então Melville decidiu abandonar o barco, prosseguir com provisões suficientes para apenas 24 horas e fazer uma “investida” contra a ilha. Era um dia ensolarado, e os traços de Henrietta resplandeciam com tanta clareza que ele tinha a impressão de poder tocá-los — suas “rochas negras dentadas”, escreveu, eram “estriadas de veias de ferro” e pareciam forjadas numa “grande fornalha”.¹³ Às pressas, os homens puseram o escaler sobre um montículo e, como referência para a viagem de volta, amarraram uma bandeira preta num remo fincado no gelo. Para completar, Erichsen prendeu seu chapéu de feltro claro no topo do remo.

Melville sabia que abandonar o pequeno barco com as provisões era um “recurso perigoso” e que voltar a salvo poderia ser “quase questão de sorte”, ainda mais se o tempo piorasse. Mas não conseguia pensar em outra maneira de alcançar

Henrietta com alguma chance de voltarem vivos para o Jeannette.

Com a carga consideravelmente reduzida, os homens avançaram bem. Porém, na manhã seguinte, depois de um desjejum de pé de porco fervido em caldo de carne de carneiro, eles continuaram a marcha para logo descobrirem algo inquietante: o sol implacável da véspera custara caro aos olhos de Dunbar, que ficara temporariamente cego por conta da luz refletida na neve. O velho e rabugento baleeiro passara a maior parte da vida no mar, com frequência no Ártico, mas nunca tinha sido atingido por esse mal antigo — fotoqueratite, flash de soldador, cegueira da neve. Dunbar fora designado como guia e deveria ter a visão mais aguçada do grupo, seguindo bem à frente de todos para encontrar o melhor caminho. No entanto, não conseguia enxergar nem a própria mão. Os olhos ardiam e piscavam, enchendo-se de lágrimas. As pupilas estavam contraídas, as córneas tinham inflamado. Estranhas partículas de luz dançavam em seu campo de visão. Apesar disso, Dunbar era orgulhoso demais para admitir a arrasadora verdade — e só o fez quando ficou óbvio para todos que havia algo errado.

Melville tentou consolar o baleeiro e pediu-lhe que viajasse no trenó. Não adiantava tropeçar no campo de gelo como um bêbado — acabaria se machucando. Mas o velho piloto não queria ser um fardo. Quando Melville lhe ordenou que entrasse no trenó, Dunbar rugiu: “Então me deixe aqui!”

“Ele suplicou, da maneira mais angustiada, que o deixassem no gelo”, escreveu Melville. “Era a primeira vez na vida que fracassava, e isso o afligia intensamente.”¹⁴ Apesar dos vigorosos protestos de Dunbar, os homens o puseram no McClintock (“para imenso desgosto do velho senhor”, observou Melville) e continuaram a marcha em direção a Henrietta, dessa vez com Erichsen segurando a bandeira de seda e servindo de piloto do gelo.

Não conseguiam mais ver a ilha, nesse momento coberta por uma tempestade de neve. Mas Melville seguiu um rumo constante consultando a bússola, e sabia que estavam perto. Os homens mantiveram um bom ritmo, até que o trenó afundou no gelo e quase submergiu na água do mar congelante. Dunbar, praguejando impotentemente dentro do trenó, agarrou-se às traves horizontais enquanto Erichsen correu para ajudá-lo. O grande e musculoso dinamarquês se debruçou sobre o McClintock e o levantou da poça semiderretida, colocando-o em cima do gelo como se fosse um brinquedo. Melville, elogiando as “hercúleas proezas de força”¹⁵ de Erichsen, perguntava-se se teriam sobrevivido sem ele. Nessa ocasião, o dinamarquês sem dúvida praticamente salvara a vida de Dunbar.

A certa altura do começo da noite de 2 de junho, os seis homens chegaram à costa da ilha Henrietta. Exultantes, exaustos e aliviados, percorreram a estreita praia e um campo de rochas negras manchadas de musgo e líquen. Era o primeiro pedaço de terra em que pisavam em 642 dias. Dunbar expressou a mais pura alegria na sensação que chamou de “cobrir meus cascos de areia”. Era maravilhoso, mas também estranho, perambular em chão sólido. Era diferente de andar num navio inclinado em ângulos esquisitos e de caminhar sobre pedaços flutuantes de gelo e neve; os músculos das pernas e dos pés estavam desacostumados, e as primeiras passadas foram vacilantes e incertas.

Embora Henrietta fosse um lugar antiquíssimo — rochas vulcânicas na ilha datam de quinhentos milhões de anos —, tudo indicava que Melville e seus homens eram os primeiros seres humanos a pôr os pés naquele solo. Saber disso deflagrou uma complexa cadeia de emoções no maquinista; ele parecia achar o momento da descoberta ao mesmo tempo belo e espantoso. Aquilo era a razão da vida dos exploradores — o que os animava e impulsionava. Aquela era a alegria que os ajudava a suportar as adversidades. Ao mesmo tempo, Melville estava assustado.

Ninguém chegara àquele lugar antes. Talvez não *fosse mesmo* para chegar. “Ficamos ali parados, perdidos na contemplação”, escreveria ele. “O silêncio era medonho.” Tinham desembarcado “num monstro negro” cujos íngremes promontórios assomavam “como tinham feito durante eras e eras, sentinelas que contestavam nosso estranho aparecimento”.¹⁶

Haviam chegado ao fim do mundo. Por mais de 1.600 quilômetros para o leste e quase 1.600 quilômetros para o oeste, Henrietta era o mais setentrional grânulo de terra, um satélite solitário nas regiões árticas. Nessa parte do mundo, nenhum fragmento de solo firme ficava tão perto do ápice do planeta.¹⁷

Melville reivindicou aquela terra virgem como possessão americana, “em nome do Grande Jeová e do presidente dos Estados Unidos”. Então “batizou” a ilha espargindo gotas de extrato de milho de uma pequena garrafa coberta de vime. Erichsen plantou a bandeira americana no solo rochoso. Depois, mais acima dos flancos da ilha, os homens olharam com satisfação para a banquisa por onde tinham passado com tanto esforço. À luz espectral, viram o Jeannette a cerca de dezesseis quilômetros de distância, ainda preso no gelo, inclinado num ângulo difícil.

No dia seguinte teriam de se apressar. Mas naquele momento tudo o que fizeram foi armar a tenda, rastejar para dentro dela e, como disse Melville, cair rapidamente “nos braços de Morfeu”.¹⁸

A BORDO DO Jeannette, o dr. Ambler e o comandante De Long procuravam freneticamente a fonte da contaminação. Os mesmos sintomas tinham se manifestado em vários outros tripulantes, e o médico estava apavorado.

O sistema de destilação do navio foi o primeiro suspeito. De Long mandou que desmontassem o aparelho e o examinassem

minuciosamente em busca de qualquer vestígio de chumbo entrando na água que era fornecida. Foram encontrados alguns encaixes de chumbo nos canos, mas em condições tão adequadas que parecia improvável que fossem a causa dos agudos males relatados.

Ambler levou mais um dia para identificar o culpado. Durante o jantar, os tripulantes esvaziaram suas tigelas de tomates cozidos, como faziam quase todas as noites havia meses. Um deles mastigou algo duro e tirou da boca uma bolinha de metal. Enquanto reviravam suas porções, outros encontraram mais pelotinhas. Não ligaram muito, mas a certa altura alguém gracejou: “Quem atirou nos tomates?”

Isso fez a mente do dr. Ambler disparar. Examinando com atenção, ele descobriu que os pequenos pedaços de metal eram chumbo e conjecturou que, durante a longa viagem, o ácido natural do tomate tinha reagido com a solda usada para fechar as latas em que o alimento era armazenado. Algumas das latas estavam em péssimas condições, com a parte de dentro coberta por um resíduo preto de óxido de chumbo. Os tripulantes vinham ingerindo quantidades pequenas, mas crescentes, da substância ao longo do tempo.

Parecia não fazer muito sentido tentar entender por que apenas alguns haviam apresentado os sintomas — o metabolismo de cada indivíduo era diferente. “O curioso é que muitos não tenham sentido *efeito nenhum*”, relatou De Long, “pois a dieta de todos era a mesma.” Por outro lado, observou ele, Charles Tong Sing — que, junto com Newcomb, era o mais doente entre os “inválidos de chumbo” — era fanático por tomate: “Ele gosta demais e o come em abundância.”¹⁹

Desde o início da expedição, o dr. Ambler insistia para que os tripulantes consumissem tomate com regularidade, a fim de evitar o escorbuto. Supunha-se corretamente que, assim como as frutas cítricas, ele era um bom antiescorbúptico (embora a razão — alto conteúdo de vitamina C — não fosse compreendida).

Mas, com essa reviravolta, outro perigo das viagens no Ártico se apresentara: o alimento que salva pode ser acondicionado em recipientes que matam.

“De que serve garantir a imunidade contra o escorbuto durante dois anos se o incapacitante veneno do chumbo o mata no terceiro?”, lamentou De Long.²⁰

O dr. Ambler, apesar de muito doente, pôs-se em ação. Os tomates estragados foram jogados fora, e uma nova dieta foi estabelecida, com rações diárias cada vez maiores de suco de limão. Alguns dias depois, o médico começou a notar melhora entre os doentes. Sua maior preocupação era com Melville e seus homens no gelo. Era possível que fossem atacados pelo mesmo mal e ficassem imobilizados.

Àquela altura, o comandante estava incomodado com um “constante desassossego” sobre a segurança do grupo do trenó. Melville e seus homens, pelos cálculos, já deveriam estar de volta. Nos dois dias anteriores, um denso e gélido nevoeiro tinha baixado, limitando a visibilidade a cerca de quarenta metros. As sentinelas do cesto da gávea não só perderam de vista o destacamento de Melville como não conseguiam sequer ver Henrietta.

Durante horas, De Long ficou olhando para o nevoeiro, na esperança de encontrar uma nesga de visibilidade, vasculhando inutilmente à procura de vultos humanos movendo-se no gelo. Tudo o que podiam fazer, disse ele, “era recorrer ao nosso conhecido expediente de esperar às cegas”. De vez em quando, mandava disparar o canhão de bronze como uma espécie de farol sonoro, uma vez que todos os sinais visuais haviam se tornado inúteis. O comandante começou a lamentar a decisão de despachar o grupo para explorar a ilha. Temia ter cometido um erro terrível.

NO INÍCIO DA manhã de 3 de junho, Melville e seus homens fizeram um rápido desjejum e começaram a explorar Henrietta. Quase metade da ilha era coberta de geleiras. Não havia sinal de vida além de uma grande população de aves — principalmente mergulhões, que se aninhavam nos penhascos rochosos marcados por estrias de guano. As aves, que nunca haviam tido contato com um ser humano, não demonstravam medo. Sharvell, de espingarda na mão, foi até os ninhos e abateu algumas. Os mergulhões ficavam parados, estupefatos, sem pressentir o perigo.

Os navegadores se espalharam pela ilha, fazendo esboços, medindo, divertindo-se imensamente com a primeira prerrogativa dos exploradores: dar nome às coisas. Monte Sylvie, monte Chipp, pico Dunbar, península Bennett. Melville e os homens escalaram um promontório que Dunbar chamou de cabo Melville, mas outros apelidaram de cabo Calvo, em homenagem ao couro cabeludo do maquinista-chefe. Ali, numa fenda da rocha 75 metros acima do mar congelado, levantaram um marco de pedras. Dentro dele, Melville colocou uma caixa de zinco contendo vários exemplares do *New York Herald* e um cilindro de cobre,²¹ de 45 centímetros de comprimento, no qual havia um registro escrito da viagem do Jeannette até aquele momento, redigido pelo comandante De Long

Melville, apesar de “animado com o êxito do empreendimento”,²² não ficou muito tempo em Henrietta. Sabia que tinha de voltar depressa até o escaler com os suprimentos e, em seguida, para o navio, antes que ele flutuasse para um ponto fora de sua vista e de seu alcance. Os homens pegaram alguns suvenires da ilha — musgos, amostras de pedra e as aves mortas por Sharvell. Depois de menos de 24 horas na rocha vulcânica, o grupo carregou o trenó e partiu, com Erichsen abrindo caminho, carregando a bandeira de seda preta.

O tempo estava “péssimo” e “cruel”, tão embaçado que nos primeiros dois dias tiveram de viajar orientando-se apenas pela

bússola. Faixas abertas de água do mar os obrigavam a parar, e por várias vezes o trenó ficou completamente encharcado. O gelo, girando e rebentando com sons de pancada, deixava os cães em pânico. Pior ainda, Nindemann ficara muito doente. Contorcia-se de dor, com cólicas excruciantes, sem dúvida causadas pela mesma intoxicação com chumbo que afligia os homens no navio. Melville nunca vira Nindemann naquele estado; sempre fora o mais forte, o mais rijo membro da tripulação, mas naquele momento o alemão “padecia as agonias dos perdidos”, escreveu o líder do grupo.²³

Com todos dentro da tenda naquela noite, Melville revirou a mala de remédios e sacou uma garrafa de tintura de cápsico para dar a Nindemann. Destilado de pimenta caiena e outras pimentas fortes, o extrato de cápsico era, naquela época, um antídoto muito usado contra cólicas. Mas os dedos do maquinista estavam tão frios e doloridos que ele não conseguiu abrir a tampa. O sempre animado Erichsen interveio, tirou a rolha do frasco e deu algumas gotas a Nindemann. Em seguida, o grande dinamarquês derramou cápsico desajeitadamente nas próprias mãos. Achando que aquilo não era nada, enfiou a mão na mala de remédios e pescou uma garrafa de emoliente de azeite, que esfregou generosamente no corpo dolorido, na virilha esfolada, nos olhos irritados e no rosto queimado de sol.

De repente todo o corpo de Erichsen parecia estar pegando fogo; ele esquecera que ainda tinha o apimentado líquido nas mãos. “O resultado”, disse Melville, “foi ao mesmo tempo uma surpresa para ele e uma diversão para nós.”²⁴ Gritando, sentindo dores agudas, olhos arregalados de espanto, Erichsen saiu correndo da tenda, arrancou a roupa e rolou na neve para refrescar a pele ardente — contorcendo-se, relatou o maquinista, “como uma enguia”. Todos, até mesmo Nindemann, deram sonoras gargalhadas.

Dunbar, os olhos semicerrados, gritou, entre risadas, para a forma nua fora da tenda: “Erichsen, você está quente o bastante

para fazer a neve chiar?”²⁵

EM 3 DE junho, De Long não aguentava mais de tanta preocupação. Onde estava Melville? O comandante se dava conta de que despachar um grupo naquele clima de pouca visibilidade fora um exercício inútil, ou mesmo insensato. Tudo o que podia fazer era continuar disparando salvas com o canhão de bronze, na esperança de que os homens ouvissem as detonações.

Na manhã de 4 de junho, o tempo abriu. Estava limpo e frio, e as pás do cata-vento zuniam na brisa cortante. As sentinelas não conseguiam ver o grupo de Melville, mas Henrietta assomava vividamente. De Long mandou os tripulantes acenderem uma grande fogueira no gelo, alimentando-a com alcatrão e estopa para produzir uma grossa coluna de fumaça negra. Com certeza Melville a veria se estivesse a até trinta quilômetros de distância. Mas nem sinal dele.

Um urso-polar, aparentemente atraído pelo cheiro pungente da fumaça, aproximou-se do Jeannette a passos pesados e foi visto coçando-se num varal de roupa armado na banquisa e farejando os poucos cães de trenó remanescentes, enrolados no gelo atrás do navio. Edward Starr foi o primeiro a reagir. Pegou um rifle e deu um tiro, errando o alvo. Saltou para o gelo e correu atrás do urso, fazendo mais dois disparos. “E lá se foi o ursinho”,²⁶ escreveu De Long. O animal pareceu acelerar ao “ouvir o zunido da bala. Mas pobres de nós, nossos 250 quilos de carne fresca fugiram”.

Às seis da manhã de 5 de junho, o vigia no cesto da gávea soou o alarme e gritou: “*Grupo à vista!*” De Long correu para o convés e, de fato, vislumbrou o lampejo de uma bandeira de seda aparecendo intermitentemente em meio aos montículos, a

vários quilômetros de distância. Ficou tão animado que correu para a ponte de comando, para poder observar melhor de binóculo. Pulando os degraus, foi atingido por um golpe na cabeça e caiu, quase inconsciente. Levantou-se, tonto. Sangue escorria-lhe pela face, pingando no tombadilho. Ah Sam olhou horrorizado para o comandante, exclamando: “Minha nossa! Um buracão!”

De Long, na ânsia de saber mais sobre Melville, esquecera-se do cata-vento, reinstalado havia pouco tempo. Uma das pás afiadas abriu-lhe a cabeça, produzindo um corte de dez centímetros, grave o suficiente para que o dr. Ambler exigisse levá-lo para a enfermaria. Mas, antes de ir, o comandante queria saber se todos do grupo de Melville estavam vivos e bem de saúde. Nas trêmulas lentes da luneta de vigia, os homens emergiram de uma crista de gelo. De Long ficou “imensamente aliviado” ao ver seis formas minúsculas avançando a passos lentos pela banquisa, com Erichsen bem à frente, usando o velho chapéu de feltro e segurando a bandeira.

“Graças a Deus”, escreveu De Long, “desembarcamos numa recém-descoberta parte da Terra, e uma perigosa jornada foi concluída sem desastre.”²⁷

O dr. Ambler costurou e enfaixou o ferimento de De Long, e logo o comandante se juntou aos outros no gelo para dar as boas-vindas aos peregrinos. Houve muitos abraços e risadas e todos beberam uísque, enquanto “os cães latiam com vontade”.²⁸ Melville não soube dizer “quem estava mais feliz, se os que saudavam ou os que eram saudados”.

Quando o maquinista perguntou o que era a grande atadura na cabeça do comandante, De Long respondeu timidamente que tivera “uma briga com o cata-vento”. Então sorriu e abraçou o recém-chegado. “Muito bem, meu velho camarada”, disse. “Fico muito feliz de vê-lo de volta.”²⁹

25 · NOTÍCIAS

Naquela mesma semana, enquanto De Long e seus homens festejavam a conquista de um novo pedaço de terra escarpada, outra embarcação americana tentava avançar pela costa leste da Sibéria, depois de sair do Alasca e passar pelo estreito de Bering. Esse navio, o reforçado vapor Corwin, arrastava-se pela orla irregular do campo de gelo, esperando que o verão derretesse os portões congelados do Ártico.

O comandante do Corwin, Calvin Hooper, era um oficial do Serviço Marítimo de Fiscalização da Receita dos Estados Unidos, antecessor da atual Guarda Costeira. O navio, que partira de São Francisco, seu porto de origem, em maio, tinha muitas incumbências a desempenhar durante seu cruzeiro sazonal: transportar o correio ártico, checar a segurança da frota baleeira, interditar o tráfico ilícito de uísque e armas de fogo, assegurar o cumprimento de tratados de caça e comércio no Alasca e inspecionar os porões de embarcações à procura de violações das regras da temporada anual de caça de focas. Mas o objetivo mais urgente da missão do Corwin, que levava as esperanças e os temores dos americanos, era descobrir o paradeiro do USS Jeannette.

À medida que Hooper parava em minúsculas comunidades ao longo da costa siberiana, uma história começava a tomar forma, filtrada por múltiplos idiomas e com os detalhes distorcidos ao longo da viagem oral de aldeia em aldeia. Os chukchis mencionaram um naufrágio em algum ponto ao norte, centenas de quilômetros costa acima. Um navio americano ficara preso no

gelo e flutuara à deriva durante meses. Por fim, ele tinha sido destruído, com o madeirame dilacerado e espalhado sobre o gelo. Houvera doenças e horríveis tribulações. Alguns chukchis teriam visto cadáveres.

Aos poucos, Hooper foi ficando interessado na história. “Apesar da conhecida fama de mentirosos dos nativos dessa região”, escreveu ele, “o relato continha um fundo de verdade.”¹ Seria possível que esse navio naufragado fosse o Jeannette?, indagava-se. Ou seria um dos diversos baleeiros americanos — entre eles o Vigilant e o Mount Wollaston, capitaneado pelo profético Ebenezer Nye — desaparecidos no outono anterior? Ou, com igual probabilidade, seria uma história fictícia, inventada por astutos nativos em busca de recompensas?

De qualquer maneira, o comandante Hooper precisava saber mais. Na primeira semana de junho, seguiu rumo ao norte até chegar à orla do gelo, seguindo as pistas do trágico relato.

Durante o ano anterior, jornais de todas as partes dos Estados Unidos tinham insistido no lançamento de expedições de resgate para descobrir o que acontecera a De Long. Alguns veículos chegaram a declarar que o comandante e todos os seus homens estavam mortos. Ao longo do inverno, Emma De Long fizera um discreto lobby para despertar o sentimento público em defesa de um esforço de resgate. No começo de 1881, clamores por uma solução do mistério do Jeannette tinham se intensificado: as pessoas precisavam saber onde estavam De Long e seus homens. Era como se o país tivesse empurrado seus cidadãos por um buraco na Terra, ou para outro planeta, e naquele momento, por razões científicas, de orgulho nacional e de satisfação sentimental, era preciso haver um acerto de contas.

Na verdade, muitos “especialistas” em Ártico se mostravam otimistas em relação ao Jeannette e achavam que a escassez de notícias era algo bom — um sinal de que o navio superara o obstáculo do gelo e estava a caminho do Polo. “Não vejo razão alguma para ficar (...) ansioso em relação ao Jeannette”,

declarou Karl Weyprecht, explorador austro-húngaro do Ártico. “Não se pode esperar que um navio que tem como objetivo fazer descobertas em regiões inabitadas se mantenha em comunicação com a base (...) O sr. De Long não tem motivo para se demorar nos arredores do gelo exterior só para satisfazer aqueles que aguardam notícias. A ausência delas (...) deve ser vista como sintoma de sucesso.”²

Bennett era da mesma opinião. Escrevera para Emma De Long: “Espero que as profecias ridículas de jornais irresponsáveis sobre o Jeannette não a tenham assustado. Tenho total confiança na absoluta segurança do navio e de sua tripulação. O próprio fato de até agora não termos recebido notícias é, para mim, a maior prova de êxito.”³ Numa reunião da Sociedade Geográfica Americana em Nova York, o explorador do Ártico Isaac Hayes descartou todos os temores sobre De Long. “Não imagino que o Jeannette tenha sido destruído pelo gelo nem ficado irremediavelmente cercado por ele”, declarou. Emma, na plateia, foi aplaudida de pé quando identificada. “Vejo entre nós o rosto da sra. De Long”, disse Hayes, “e quero manifestar a minha certeza de que seu marido está tão seguro esta noite, embora não tão feliz, quanto se estivesse sentado ao lado dela.”⁴

Talvez sim, mas o Congresso foi inundado de apelos para agir. A Sociedade Geográfica Americana implorou à Casa Branca e à Marinha dos Estados Unidos que fizessem alguma coisa. O novo presidente, James Garfield, que assumira o cargo em março, apoiou resolutamente o esforço de busca. O Congresso destinou 200 mil dólares para equipar navios de resgate adequados, e o Conselho de Socorro à Expedição do Jeannette, criado às pressas e encabeçado por um eminente contra-almirante, começou a supervisionar os esforços. Bennett entraria com dinheiro extra sempre que necessário. A busca era estritamente por precaução, insistia o conselho de socorro. Não havia grandes motivos para se preocupar. “Toda a história da exploração do Ártico é marcada por grandes perigos, maravilhosas escapadas

[e] êxitos em situações em que as aparências encobriam qualquer esperança racional”, concluiu o relatório inicial do conselho.⁵ “Acreditamos que o Jeannette e sua valente tripulação estejam a salvo.”

Mesmo assim, Emma De Long ficava cada vez mais preocupada com a segurança do marido e de sua tripulação. Recebia cartas da mulher de George Melville, Hetty, que tinha certeza de que todos os homens do Jeannette estavam mortos. As cartas de Hetty eram estranhas. Dizendo-se vidente, ela declarou: “Nunca mais voltarei a ver meu marido neste mundo.” Insistia em afirmar que fora visitada pelo fantasma dele: “Ele veio a mim como disse que viria se morresse, e todo de branco.”⁶ Emma concluiu que a sra. Melville provavelmente era doente mental, mas seus próprios temores sobre o Jeannette só faziam se agravar enquanto os navios de socorro se apressavam a fim de zarpar para o Ártico na primavera de 1881.

O Corwin foi a primeira de três embarcações americanas a ser despachada. Outra delas, o navio de guerra Alliance, partiria de Norfolk com duzentos homens rumo às regiões árticas mais ao norte da Noruega, com base na teoria de que o Jeannette talvez tivesse passado acima do Polo e surgido do outro lado da calota polar. Uma terceira embarcação de resgate, chamada Rodgers, deixaria São Francisco no fim do verão e traçaria uma rota ligeiramente diversa, através do estreito de Bering, até o oceano congelado mais acima. Gordon Bennett assegurou-se de que tanto o Alliance como o Rodgers tivessem a bordo os melhores correspondentes do *Herald*, e Emma De Long deu aos comandantes de ambos os navios cópias de todas as cartas que enviara ao marido — as “cartas para lugar nenhum” que escrevera o ano inteiro.

Já o comandante Hooper, do Corwin, recebera de seus superiores em Washington instruções redigidas em tom esperançoso, que praticamente não admitiam a possibilidade de a expedição de De Long ter sofrido uma catástrofe. “O senhor

deverá, com cuidado, buscar informações no Ártico sobre o progresso e o paradeiro do navio-vapor Jeannette”, diziam as ordens, “e, caso seja viável, se comunicará [com ele] e oferecerá toda a assistência necessária.” As ordens dadas a Hooper manifestavam confiança de que ele “traria alguma notícia”⁷ dos exploradores desaparecidos. No trajeto, os homens deveriam alertar todos os que encontrassem — caçadores de baleias, focas e morsas, comerciantes e nativos — para que ficassem de olho em sinais dos homens de De Long, além de anunciar uma recompensa por informações confiáveis que levassem à descoberta do Jeannette. No fim do cruzeiro sazonal, o Corwin teria viajado mais de 24 mil quilômetros.

A missão de Hooper era chegar ao estreito de Bering o mais rápido possível e, quando o gelo permitisse, seguir diretamente para a Terra de Wrangel. De Long tinha declarado já no início da viagem que seu objetivo era alcançar Wrangel e seguir para o Polo. O comandante dissera a Emma que planejava deixar mensagens na costa leste de Wrangel, em tubos de zinco debaixo de marcos de pedra bem assinalados a cada quarenta quilômetros, para ajudar buscas futuras. Hooper tinha ordem para procurar esses marcos e seguir qualquer história que as mensagens secretas contivessem.

Na Costa Oeste, o SS Thomas Corwin era o navio em melhor estado para suportar as condições do Ártico. Construído em Portland em 1876, era uma escuna a vapor de hélice simples e vela quadrada no mastro de proa, com 137 pés de comprimento, feita de robusto abeto do Oregon preso com ferro galvanizado e pinos de alfarroba. Embora não fosse nem de longe tão resistente ao gelo quanto o Jeannette, o Corwin realizara com honra missões no Ártico durante três anos, e seu casco fora recentemente revestido de grossas tábuas de carvalho para suportar o gelo flutuante.

O homem do timão era um imperturbável marinheiro de carreira que tinha pouca escolaridade, mas possuía talento

sobrenatural para a matemática e para a navegação. Aos 39 anos, natural de Boston, Calvin Leighton Hooper era um homem impassível, prático, com cabelos brilhantes e engomados e agressivas costeletas. Saíra de casa para o mar como camareiro, aos doze anos. Aos 21, tornara-se imediato de um clíper e, logo depois da Guerra Civil Americana, passara a se dedicar inteiramente ao Serviço Marítimo de Fiscalização da Receita. Sua profissão era híbrida, com funções de comandante, diplomata, detetive, funcionário de alfândega e xerife de fronteira em alto-mar. Seu navio era bem guarnecido de armas, e ele tinha total autoridade para confiscar propriedades, apreender barcos, aplicar multas e prender suspeitos de crimes — se necessário, até matá-los. A expressão implacável de seu rosto de lobo do mar parecia sinalizar que ele não teria escrúpulo em fazê-lo. A nova possessão escassamente habitada dos Estados Unidos, o Alasca, era território brutal e violento; se havia lei no lugar, Calvin Hooper a representava.

Além de tudo o que Hooper tinha de fazer nessa viagem de verão, a tripulação do *Corwin* também estava incumbida de executar tarefas científicas e geográficas quase incessantes: medir profundidade, temperatura e pressão barométrica, aperfeiçoar cartas geográficas, esboçar litorais, coletar espécimes.

A mais famosa — ou que logo se tornaria famosa — eminência científica a bordo do *Corwin* era um botânico escocês que nos anos anteriores estudara o papel das geleiras no entalhamento do vale do Yosemite. Homem magro e rijo, de barba ruiva desgrenhada e ardentes olhos azuis de um bardo meio louco, ele escrevia regularmente para o *Evening Bulletin*, de São Francisco — embora, bem no íntimo, fosse um poeta. Seu nome era John Muir.

ANTES DE SE tornar o famoso naturalista dos Estados Unidos e de travar batalhas conservacionistas que inspirariam um sistema de parques nacionais e dariam início ao movimento ambientalista moderno, John Muir foi um inquieto polímata que fazia trabalhos para jornais e revistas a fim de custear suas andanças por lugares distantes e absolutamente ermos. Como todos os habitantes da área da baía de São Francisco, Muir estava bem ciente da viagem do Jeannette e do desejo nacional de saber o que lhe acontecera. A cidade se considerava o porto de origem do navio, e os jornais não paravam de especular sobre o paradeiro de De Long.

Muir, no entanto, não tinha interesse especial pelo mistério da expedição. Como conhecido de Hooper, decidira aceitar o convite do comandante para embarcar no Corwin e aproveitar a oportunidade que a viagem lhe oferecia de estudar mistérios muito maiores: o papel do gelo na modelagem de continentes, a formação de passagens terrestres, o fluxo e o refluxo de antiquíssimos oceanos.

Muir já estivera duas vezes no sul do Alasca e se apaixonara pela intocada imensidão do lugar. Mas nunca chegara acima do Círculo Polar Ártico, nem encontrara a camada de terra congelada ou vira em ação as forças esmagadoras dos blocos de gelo do Polo. Um especialista em história natural escreveria posteriormente que, ao viajar no Corwin, Muir queria “enxergar o passado profundo (...) No fundo da alma, era homem dos lugares desabitados, sempre em busca do que estaria por trás de tudo”.⁸ Interessava-se por processos primordiais de criação que, apesar de durarem milhões de anos, ainda fossem visíveis em grande escala.

Muir migrara para os Estados Unidos quando menino, mas ainda conservava uma cadência escocesa na voz. Criado em Winsconsin, estudara alguns anos na universidade estadual em Madison antes de iniciar uma caminhada de 1.600 quilômetros pelo Sul dos Estados Unidos até a Flórida, tendo em seguida

continuado até Cuba. Através de uma complexa teia de inspirações, acabara na Califórnia, onde já morava havia treze anos. Passara a maior parte desse tempo nas Sierras, onde criara ovelhas, descobrira uma geleira alpina, empreendera um ambicioso estudo das sequoias gigantes, mourejara sem êxito num imenso livro sobre a Era do Gelo, fora o primeiro a subir os mais altos picos da Califórnia e trabalhara como guia em Yosemite.

Recém-casado, Muir prometera à mulher, Louisa, que mudaria seu estilo de vida errante e se estabeleceria com ela no vasto pomar do sogro nas colinas douradas a nordeste de Oakland. Mas o apelo da viagem se provara irresistível: apenas dois meses depois do nascimento do primeiro filho, Muir assinou contrato com o Corwin para um cruzeiro que levaria pelo menos seis meses — e, se o navio ficasse preso no gelo, demoraria mais um ano. Seria, como pensava Muir, uma “ótima temporada gélida”.⁹



QUANDO O CORWIN zarpou de São Francisco, na primeira semana de maio, as colinas de Marin estavam salpicadas de papoulas douradas, e os tripulantes de iates que navegavam ao lado do navio na baía o saudaram desejando boa sorte — uma versão em miniatura da despedida oferecida ao Jeannette. O Corwin tinha uma tripulação de vinte homens, incluindo vários camareiros japoneses. Virando para o norte depois de passar pelo Golden Gate, Hooper navegou Pacífico acima por duas semanas, depois vagueou em meio às enevoadas ilhas Aleutas, onde o navio enfrentou tempestades de neve e uma furiosa ventania.

O Corwin fazia diversas escalas nas Aleutas. Até onde Muir pôde ver, os nativos aleútes tinham sido praticamente destruídos

pelo contato com “a civilização” — primeiro os russos, e então os americanos. Caçadores de baleias e focas e representantes de empresas de peles os tinham apresentado a novos vícios, ao mesmo tempo em que esgotavam a vitalidade de seu antigo estilo de vida. “Depois de quitar velhas dívidas com as Companhias”, escreveu Muir, os aleútes “investem o que sobrou em bugigangas, em roupas não tão boas quanto suas próprias vestimentas de peles e em cerveja, e logo afundam na mais grosseira dissipação, puxando cabelos, batendo nas mulheres etc. Em poucos anos sua saúde começa a ficar debilitada, passam a ter menos sucesso na caça, os filhos são negligenciados e morrem, e de modo geral se arruínam.”¹⁰

O Corwin entrou no estreito de Bering e parou várias vezes nas ilhas Pribilof, onde a Companhia Comercial do Alasca matava e esfolava centenas de milhares de focas todos os anos. Conforme o navio se aventurava mais para o norte — para lugares menos contaminados por influências externas —, a situação melhorava. Na costa da Sibéria, perto da baía de Plover, Hooper aportou em um minúsculo assentamento de trinta nativos chukchi. Ele e seus homens foram convidados a entrar em um dos casebres meio enterrados, que tinham como telhado pouco mais do que uma rede de ossos e troncos recolhidos do mar, coberta de couro de morsa. Lá dentro, Muir teve a surpresa de encontrar “vários quartos confortáveis, limpos, luxuosos, com paredes, teto e piso feitos de peles; eram iluminados por uma panela de óleo de baleia com musgo que servia de pavio.” Muir achou as pessoas felizes, bem alimentadas e, aparentemente, vivendo em equilíbrio com seu mundo. “Depois de passar o dia caçando no clima tempestuoso, o chukchi se retira para esse santuário forrado de peles, tira toda a roupa e estende os membros cansados em luxuoso bem-estar, para dormir perfeitamente nu no mais severo dos climas.”¹¹

Hooper ficou comovido com a hospitalidade dos chukchis em volta do fogo, embora considerasse a comida oferecida aos

americanos intragável: vísceras de foca cozidas, morsa fermentada, carne crua de baleia, tigelas de sangue coagulado e bagas flutuando em óleo rançoso. Apesar de esses pratos “terem produzido uma sensação de (...) náusea”, escreveu o comandante, “não há como não ficar impressionado com a natureza generosa dos nativos, que se ofereceram para dividir conosco o melhor que possuem, em alguns casos até tudo o que possuem, sem pestanejar”.¹²

Os americanos fumaram e beberam chá com os chukchis e foram induzidos a participar de competições atléticas: correr, arremessar lanças e pedras e carregar nos ombros imensos feixes de troncos recolhidos das águas. Apesar de sua força e destreza, os nativos deram a entender que não sabiam nadar. Irving Rose, o médico do Corwin, escreveu: “Eles têm a maior aversão a água”, embora fossem muito hábeis com suas “pequenas canoas em forma de lançadeira, uma espécie de bicicleta marítima”. O médico observou que eram extraordinariamente amáveis com os filhos (“que não demonstram a disposição irritável que vemos em nossas crianças”) e pareceu sentir ao mesmo tempo curiosidade e repulsa pela promiscuidade dos chukchis — “mulheres são livremente oferecidas a estranhos, como gesto de hospitalidade, e elas demonstram clara preferência por homens brancos”.¹³

Muir escreveria longamente sobre os chukchis — sobre seus sorrisos e suas risadas, sobre sua natureza crédula, sobre pequenos momentos de ternura entre pais e filhos. Fez-lhe bem ver um modo de vida que, apesar de frágil, ainda conservava uma integridade antiga. Tendo assistido a uma despedida entre um marido e sua mulher, que soluçava quase sem fazer barulho, Muir parafraseou Shakespeare: “Um toque da natureza torna todo mundo parente. E havia muitos desses toques entre os selvagens chukchis.” Eles eram, na opinião dele, “mais bem comportados do que os brancos, e não tinham metade de sua ganância, de seu descaramento, de sua desonestidade (...)

Essas pessoas me interessam imensamente, e vale a pena vir tão longe para conhecê-las”.¹⁴

FOI NO FIM de maio, em um lugar chamado baía de Marcus, na costa siberiana, a oeste da ilha de São Lourenço, que os homens do Corwin ouviram os primeiros boatos sobre o naufrágio de um navio americano. Nativos chukchis saltaram de uma embarcação e subiram a bordo para contar a história animadamente. Disseram que três caçadores de foca tinham saído no gelo bem a oeste do cabo Serdtse-Kamen — um desolado afloramento de terra a centenas de quilômetros de distância — e descoberto um navio preso na banquisa, com tripulantes mortos no convés e nas cabines. Os caçadores aparentemente haviam pegado um saco de dinheiro dos destroços, escreveu Muir, “e outros artigos que conseguiram carregar, alguns dos quais tinham sido mostrados a outros nativos, e a história passara de uma comunidade para outra até aquele ponto da costa”.¹⁵

Muir deu crédito à narrativa. Achou que os chukchis a contaram “com ar de perfeita boa-fé, e pareciam acreditar no que relataram”. Mas, assim como Hooper, ele também pensou na possibilidade de que os nativos estivessem tentando obter uma recompensa. “Escutamos dando um bom desconto”, disse Muir.¹⁶

No dia seguinte, na baía de São Lourenço, o Corwin encontrou outros chukchis que conheciam a história do naufrágio. Subiram a bordo para negociar presas de morsa e botas de pele de foca. Um velho chamado Jaroochah se abancou no convés enlameado do Corwin, pediu um copo de água e começou o relato — “com uma voz alta, veemente, rosnada, estrondosa”, contou Muir, “e com gestos frenéticos”. Falando por intermédio de um intérprete chukchi, que se expressava num sofrível “inglês de baleeiro” (“metade impropérios e a outra metade gírias”, de acordo com

Muir),¹⁷ Jaroochah contou que os mastros do navio tinham sido quebrados pelo gelo, que os botes estavam esmagados, e o porão, inundado de água do mar. O velho disse ainda que “horribéis cadáveres” se espalhavam pelo gelo em volta do navio. Parecia em dúvida, no entanto, se havia um ou dois navios destroçados.

Hooper suspeitou da teatralidade de Jaroochah e dos pormenores vívidos demais da história — “tudo relatado”, segundo o comandante, “de forma tão séria e admirável que seria difícil para qualquer pessoa que não estivesse acostumada com o caráter dos chukchi perceber que quase tudo era inventado na hora”.¹⁸ Jaroochah não terminava nunca seu relato — falava, segundo Muir, em “torrentes irresistíveis (...) como uma fonte perene de montanha, alguns tons do fundo do peito soando como o rugido de um leão (...) tinha dificuldade de conter sua eloquência mesmo enquanto comia”.¹⁹ Mais tarde, o velho perguntou se Hooper tinha rum para vender e declarou “com gestos veementes” que isso “aumentaria imensamente minha felicidade”. O comandante logo descobriu, por intermédio de outros moradores da aldeia, que Jaroochah era famoso por inventar histórias — e era, disse Hooper, “um dos piores tratantes da região”. Outro chukchi o achava, sem meias palavras, “um homem mau, como um cão”.²⁰

Hooper fez algumas perguntas a Jaroochah sobre a Terra de Wrangel, o lugar onde ele tinha certeza que De Long estava preso — ou pelo menos estivera preso. O comandante mostrou ao velho uma carta geográfica e perguntou se ele sabia da existência dessa misteriosa terra ao norte, no meio do oceano. Jaroochah respondeu de imediato: “Ah, sim, muitas raposas brancas lá.” Disse que os nativos do ponto mais setentrional da costa da Sibéria costumavam ir lá para matar raposas árticas. “Mas quando o pressionei, fazendo perguntas que não sabia responder”,²¹ escreveu Hooper, “ele admitiu que jamais

conhecera alguém que tivesse ido lá, mas ouvira falar nisso quando era jovem.”

Por outro lado, a história de Jaroochah sobre o naufrágio do navio americano coincidia, em detalhes importantes, com o que Hooper ouvira na baía de Marcus. “Por trás de tudo isso”, pensava o comandante, “parecia haver um fundo de verdade, e mais do que nunca me convenci de que os nativos tinham descoberto algo ao norte.”

Hooper percebeu que não conseguiria chegar à suposta localização do navio arruinado, pelo menos não no Corwin. O campo de gelo estrangulava seu caminho, e provavelmente não derreteria por pelo menos um mês. Seria preciso contratar guias chukchis e cães, além de despachar um grupo menor para checar a história em terra firme ao longo da costa da Sibéria.

Quando o comandante anunciou sua intenção, Jaroochah respondeu que não adiantava; todos a bordo do navio destruído estavam mortos, e a embarcação fora levada pela correnteza.

“Vamos procurá-los vivos ou mortos”, disse Hooper.²²

Mas o velho continuou afirmando que não adiantava. O gelo e a neve estavam macios demais para que se pudesse andar bem de trenó naquela estação. Quando viu que os americanos estavam mesmo decididos a procurar seus compatriotas perdidos, Jaroochah “nos olhou”, lembrou Muir, “como se fôssemos brancos imprestáveis e incorrigíveis” — e continuou falando.²³

HOOPER PARTIU RUMO a diversas aldeias dos dois lados do estreito de Bering, procurando cães para comprar e nativos para conduzi-los. Fez uma escala bem-sucedida nas ilhas Diomedes, dois verdadeiros plugues vulcânicos de ambos os lados da Linha Internacional de Data, no meio do estreito. Embora as duas ilhas

fossem separadas por menos de cinco quilômetros, a Diomedes Maior era russa, e a Diomedes Menor, americana. O comandante comprou dezenove cães dos inuítes locais, ao custo de um saco de farinha de trigo cada um.

Hooper manobrou o Corwin de volta para a Sibéria em busca de mais cães e guias. Em uma comunidade, o comandante conseguiu localizar um homem chamado Chukchi Joe, que falava um pouco de inglês, para servir de intérprete da expedição. Seguiu então para um lugar chamado Tapkan, aldeia de vinte casebres espalhados ao longo de um banco de areia. Os moradores do povoado saíram para saudar o grupo de Hooper. “Fomos bem recebidos e levados para bons assentos de couro de rena. Os habitantes locais sorriam de bom humor ao trocarmos apertos de mão e tentavam repetir nossas saudações. Quando falamos da viagem por terra que pretendíamos fazer, as mulheres se juntaram avidamente ao grupo, e as crianças ouviram com grande atenção”, contou Muir.²⁴ Dois anos antes, Nordenskiöld tinha passado o inverno no Vega bem perto dali, e um dos aldeões trouxe um garfo, uma colher e uma bússola de origem russa que o explorador escandinavo lhes dera de presente.

O grupo americano foi convidado a entrar em um dos casebres de pele de veado. Uma mulher amamentava um bebê, outra assava fígado de foca num braseiro. Depois de conferenciar com anciãos de Tapkan, Hooper conseguiu convencer alguns homens a acompanhar a expedição terrestre e a levar vários cães da aldeia. Quando começaram a viagem pelo gelo de volta para o Corwin, um dos homens de Tapkan que haviam sido contratados ouviu um som que lhe partiu o coração. “O filho pequeno desandou a chorar quando soube que o pai se ausentaria”, escreveu Muir, “e recusava qualquer tentativa de consolo das mulheres. Mesmo depois de nos distanciarmos quase um quilômetro da aldeia andando apressados no gelo, ainda dava para ouvir os berros.”²⁵

Quando o Corwin deu meia-volta, os aldeões continuaram amontoados na beira do gelo, muitos sem dúvida se perguntando se veriam seus homens e cães novamente.

NO COMEÇO DA noite seguinte, o Corwin se enredou tanto em uma banquisa do mar de Chukchi que o leme de carvalho do navio se partiu. O pouco que restou foi içado para o convés, e os tripulantes passaram algumas horas de intenso nervosismo improvisando um novo leme em meio ao uivo dos cães.

Esquivando-se de pedaços de gelo lançados pelo vento, Hooper navegou aos trancos e barrancos até a ilha Kolyuchin, onde a expedição terrestre desembarcaria com seus cães para iniciar a longa jornada. O grupo era chefiado pelo primeiro-tenente William Herring, acompanhado pelo terceiro-tenente Reynolds, um marinheiro chamado Gessler e vários condutores de cães, com Chukchi Joe servindo de intérprete. A expedição contava com 25 cães, quatro trenós, provisões para dois meses e uma canoa de couro para atravessar águas abertas.

O comandante se certificou de que o tenente Herring tinha entendido bem suas ordens. Como escreveu Muir, eles deveriam vasculhar a costa “em busca da tripulação do Jeannette ou de qualquer notícia sobre o destino da viagem de De Long, entrevistar todos os nativos que encontrassem e explorar a parte mais destacada da costa à procura de marcos de pedra ou sinais de qualquer espécie”. Deveriam viajar para noroeste até onde fosse possível, pelo menos até o cabo Jarkin, e voltar para Tapkan, onde o Corwin tentaria se juntar a eles dali a mais ou menos um mês.

Os homens e os cães se afastaram do navio com dificuldade, através do campo de gelo, até finalmente chegarem à ilha Kolyuchin. “Os cães rolavam e corriam de um lado para o outro,

numa constante diversão”,²⁶ escreveu Muir, mas “uma combinação mais medonha de céu, águas revoltas e nevasca dificilmente poderia ser imaginada pelo ensolarado e civilizado sul”. O Corwin manobrou em direção ao Alasca para realizar outras tarefas e reunir mais informações. “Seguimos o nosso caminho”, anotou Muir em seu diário, “enquanto o grupo terrestre aos poucos desaparecia no melancólico nevoeiro.”²⁷

Meu queridíssimo marido,

Devemos ser absolutamente gratos por todos esses esforços que estão sendo feitos para resgatá-lo. Há tantas expedições à procura que uma delas certamente há de encontrá-lo. Este verão será uma provação para todos nós, à espera de notícias suas e de seu possível retorno, e que frustração sentiremos se tivermos de esperar mais um ano! Apesar disso, continuarei confiante, até que não haja mais um raio de esperança possível.

O inverno passou rapidamente em Nova York. Fui muito pouco ao teatro; não tinha desejo de ir, por estranho que pareça. Não consegui aproveitar tanto quanto fazia quando íamos juntos.

Às vezes o imagino cercado de gelo, incapaz de controlar as ações do navio e exausto de esperar em vão. Não me alongarei sobre isso. Espero e peço a Deus que todos vocês sejam bons amigos e solidários uns com os outros, e que nenhuma doença tenha desabado sobre o pequeno grupo.

*Sua amorosa mulher,
Emma*

26 · GOLPES DE MORTE

Durante a primeira semana de junho de 1881, enquanto o Jeannette continuava flutuando para o oeste, a ilha de Henrietta ia diminuindo de tamanho, até se tornar um fino traço cinzento na direção da popa. Embora Melville tivesse encontrado pouca coisa que recomendasse Henrietta — nenhum grande animal para caçar, nenhum porto seguro ou madeira jogada na praia pelo mar para ser queimada —, De Long não ocultava seu pesar. “Pode-se dizer que [Henrietta] é coisa do passado”, escreveu, “e dentro de poucos dias terá sumido de vista.”¹

O navio ainda estava preso em um bloco maciço, mas o gelo rachava e amolecia no mar um pouco mais aquecido. Aqui e ali, os homens avistavam ao redor grandes e espaçados trechos de mar aberto. Que bela visão para os marinheiros há tanto tempo privados disso — água em movimento, ondas crescendo e explodindo em leques de espuma. O oceano era o que eles conheciam bem, e, se pudessem alcançá-lo, continuava a ser o único claro caminho para casa.

Mas voltar para casa não era o principal objetivo de De Long. De acordo com seus cálculos, o navio estava a pouco mais de 1.100 quilômetros do Polo Norte, e parte do comandante ainda sonhava alcançá-lo — ou pelo menos fazer um esforço através do mar aberto para reivindicar um recorde qualquer de “mais ao norte”. Diante da triste condição do navio, ele sabia que isso era um sonho quixotesco, mas mesmo assim não conseguia desistir da sua busca nortista, em particular agora que tantas águas abertas começavam a aparecer.

O estado de espírito de De Long era tão imutável quanto o clima da primavera era caprichoso. Em apenas uma hora podia haver sol, nevoeiro, ventania, chuva, agulhas do gelo que se rompia e sol novamente. Os homens escutavam à sua volta insólitos estremecimentos enquanto o gelo se desintegrava e batia com força em outras massas flutuantes de gelo velho ou novo, fazendo voar estilhaços imensos. Mas o Jeannette estava “entalado” com tanta firmeza no meio de sua ilha de gelo — “nosso conhecido pedaço de banquisa”, como dizia Melville —, que era poupado do tumulto circundante. “Continuamos a nos mover lenta e magnificamente”, disse De Long, “uma figura digna no meio de um ermo vociferante.”²

Por trás dessas rápidas mudanças havia uma tendência inconfundível: a primavera se transformava depressa em verão. “Finalmente”, escreveu De Long, “o tempo parece disposto a esquentar, e já está passando da hora.” O sol agora roçava o horizonte, sem jamais desaparecer abaixo dele. No calor novo, sinais de vida surgiam. Era como se os homens sentissem a gemente inclinação da própria Terra.

Certa manhã, no cesto da gávea, Dunbar julgou ter visto baleias emergindo numa distante abertura do gelo. Em outro dia, um imenso bando de êideres, estimado em mais de quinhentos patos, atravessou o céu em formação de flecha, voando baixo para o norte. (O fato de seguirem nessa direção foi tema de muita discussão. Haveria outras ilhas, ou mesmo o suposto continente polar de Petermann, em algum lugar mais para o norte?) Os cães, despertados pela aparição, saíram correndo atrás do bando, até serem detidos pela água.

COM TANTOS SINAIS do retorno do verão, o ânimo de De Long melhorou, como aliás o de todo mundo. Calor e água eram uma

amostra da liberdade vindoura. Qualquer dia certamente uma grande passagem no gelo se abriria, libertando, por fim, o Jeannette. “Sabíamos que se avizinhava o momento importante”, disse Danenhower, “em que o Jeannette seria libertado de seu torno ciclópico.”³

Não estava claro, porém, se a libertação seria boa coisa. O gelo tinha causado estragos tão severos ao navio, e durante tanto tempo, que ninguém poderia saber se ele flutuaria quando estivesse novamente na água. Era possível que seu berço congelado, apesar dos perigos que representava, fosse o que o mantinha à tona. Danenhower era um dos que tinham medo de “sermos lançados na confusão ao nosso redor”.⁴ Parecia ter certeza de que o Jeannette, quando libertado, correria mais riscos do que enquanto estava “nas garras do monstro”. Achava que o navio seria “esmagado pelo impacto de pedaços de gelo antagônicos, no meio dos quais o Jeannette seria como um brinquedo de vidro”.⁵

Durante a primeira semana de junho, o gelo afrouxou o cerco, com resultados que pareciam promissores. Lá dentro, Melville notou que o casco relaxava; placas de madeira, salientes e escancaradas sob pressão, assumiam seus antigos contornos — acomodando-se novamente, de ponta a ponta. Pela primeira vez em quase um ano, os vazamentos se reduziram a goteiras.

O perpétuo clarão solar revelou aos tripulantes a extensão da sua miséria de inverno, que Melville chamou de “resultados hediondos de quarenta cães e 33 homens vivendo no mesmo lugar por seis meses”.⁶ A limpeza de primavera começou a sério; De Long mandou os tripulantes esfregarem todas as superfícies, baterem todos os cobertores, sacudirem todas as peles de animal. Os porões, cheirando forte como os estábulos de Egeu, foram varridos de ossos, excrementos de rato, escamas, vísceras e fezes de cachorro. Os homens esvaziaram as poças de água estagnada que, como disse De Long, por tanto tempo tinham “saudado nossos narizes”. Todos os objetos removíveis foram

postos do lado de fora, no gelo, esfregados e secos na forte claridade. Os tripulantes, carentes de sol, saboreavam aquele trabalho árduo, na maior parte executado ao ar livre, pois durante o longo inverno todos ficaram “descorados, com uma palidez anormal”, disse Melville, “como vegetais cultivados no escuro”.⁷

Depois da descoberta da ilha Jeannette e do bem-sucedido desembarque em Henrietta, um otimismo cauteloso aflorou entre os tripulantes. Todos achavam que a expedição, apesar de suas exaustivas dificuldades, obtivera êxitos importantes — como explorar centenas de quilômetros do planeta jamais vistos pelo homem. Danenhower achava que eles tinham aumentado consideravelmente os conhecimentos geográficos, a compreensão das correntes e da meteorologia do Ártico, ao mesmo tempo em que desmentiram ideias equivocadas. Pelo menos, disse De Long, tinham “explodido muitas teorias de outras pessoas”.⁸ O mar polar aberto fora definitivamente aposentado, assim como o portal termométrico. Ficou demonstrado que a Kuroshio não desempenhava função alguma na alteração do clima ou no amolecimento do gelo ao norte do estreito de Bering. Descobriram que a Terra de Wrangel era apenas uma ilha, sem ligação terrestre com a Groenlândia. A expedição de De Long, com suas constantes sondagens do leito do oceano abaixo do gelo, chegara perto de provar uma importante verdade geográfica: a bacia polar era coberta por um oceano, como Petermann dizia, mas um oceano revestido de gelo o ano inteiro.

Também tinham demonstrado outra coisa. Fosse por correntes ou por ventos, a rotação da calota polar, embora errática, seguia uma direção predominante, e eles, de modo geral, estavam no rumo certo o tempo todo — em direção ao Polo. Assim, a ideia dos baleeiros não era tão errada: de certa forma, a rota da natureza para o topo era como “ir ladeira abaixo”.

O Jeannette dera, da mesma forma, contribuições às ciências da nutrição e da medicina: incrivelmente, ninguém tinha morrido,

e ninguém fora atingido pelo horror do escorbuto. “Se [pudermos] sair em segurança, sem perda de vidas”, escreveu Danenhower, a viagem será considerada “um grandioso sucesso”.⁹

No fim da primeira semana de junho, o humor oscilava entre o novo otimismo e uma angústia crescente. Os homens, como sempre, se atiraram ao trabalho, mas não conseguiam ignorar a ardente consciência de que alguma coisa muito importante — talvez maravilhosa, talvez catastrófica — estava para acontecer. De Long declarou: “O momento crucial da nossa viagem está chegando.”¹⁰

POR VOLTA DA meia-noite de 11 de junho, algo muito importante de fato aconteceu. Enquanto a maioria dos homens dormia na brilhante noite polar, o gelo se abriu com um áspero estrondo, e o Jeannette mergulhou na água. Para Danenhower, foi como se “escorregasse ladeira abaixo, ou pela plataforma de lançamento”.¹¹ Quando parou, o navio se endireitou, balançando suavemente nas águas gélidas.

Depois de quase dois anos, o navio estava... flutuando. Era uma sensação estranha. Todos os homens se levantaram dos beliches, se vestiram e foram para o convés desfrutar o momento.

O Jeannette não só flutuava, como se mantinha no mesmo nível. Melville e De Long examinaram o navio por dentro e por fora. No porão, os vazamentos eram desprezíveis. A lagoa cercada de gelo em que flutuavam estava serena e cristalina, permitindo ver o casco como não viam desde que o navio saíra dos estaleiros na Califórnia. Depois de vasculhar todos os centímetros visíveis, o comandante ficou eufórico: o navio parecia estruturalmente sólido. Não havia, disse De Long, “dano algum, do casco à ré”, e ele agora não via “dificuldade em

conservar o navio à tona e navegá-lo”.¹² Aqueles meses todos na ilha de Mare reforçando o casco aparentemente tinham valido a pena; o Jeannette aguentara quase dois anos cercado de gelo.

Os homens deram vivas à boa sorte. O navio, como disse Danenhower, finalmente fora “solto dos grilhões de gelo” e “boiava com tranquilidade na superfície da bela água azul... um pequeno tanque onde podia banhar os costados”.¹³ Havia blocos de gelo de aparência ameaçadora rodopiando por perto, mas até então o Jeannette parecia estar em segurança.

O navio tinha um aspecto tão calmo e pitoresco em sua pequena lagoa que, por volta das três da tarde do dia seguinte, 12 de junho, De Long pediu a Melville que preparasse sua câmara para tirar uma foto da linda embarcação. Feliz em poder obedecer, Melville bamboleou pelo gelo com um tripé e outros equipamentos fotográficos. Enquanto ele se atarantava com a câmara, Bartlett e Aneguin voltaram de uma caçada, arrastando uma foca recém-abatida, o que deixou uma mancha de sangue no gelo.

O gelo estava parado, disse Melville, e o navio parecia “extraordinariamente pitoresco”¹⁴ ao se inclinar e balançar sob o sol claro. Melville enfiou a cabeça por baixo da manta preta e tirou a última fotografia do USS Jeannette.

MEIA HORA DEPOIS, quando Melville estava na câmara escura revelando a fotografia, os blocos de gelo retomaram o cerco. Os homens ouviram um terrível barulho de trituração, e o gelo agiu contra o navio como nunca o fizera. A pressão recomeçou “com tremenda força”, disse De Long. “O navio estalando para todos os lados.”¹⁵ Ele sabia que o Jeannette ia “enfrentar um momento difícil”, por isso se vestiu às pressas e correu para o convés. O barulho era horrível, como se o Jeannette estivesse sendo

torturado e mutilado. Newcomb sentiu claramente que a embarcação “gemia e tremia”, e ouviu um “zumbido em todo o navio, as junções do convés estalando e toda a parte acima da água sacudindo”. De Long corria pelo navio, checando cada novidade alarmante. “O convés superior começou a dobrar ao meio”, disse ele, “e o lado boreste pareceu mais uma vez que ia ceder.” Duas placas separadas de gelo comprimiam o navio com força incalculável. O casco, em vez de se erguer sob pressão, como costumava fazer, estava sendo empurrado para baixo.

De Long saiu para o gelo com Dunbar e avaliou a situação. “E então”, perguntou o comandante, “que acha disso?”¹⁶

O tom de Dunbar foi grave: “Amanhã estará debaixo do bloco de gelo, ou em cima.”

Melville estava na câmara escura enquanto tudo acontecia, e relutava em sair antes que a foto estivesse revelada. Trabalhava no escuro, escutando o barulho de coisas se despedaçando e rangendo, com a imagem do Jeannette imersa numa bandeja de produtos químicos.

A cada minuto a pressão aumentava. Então, um grande punho de gelo atravessou o depósito de carvão de boreste, e logo o porão estava inundado. “O navio foi atingido em suas partes vitais, e começou a afundar rápido”, escreveu Newcomb.¹⁷ “Ainda não se construiu uma embarcação capaz de aguentar um abraço como aquele.” Alguns homens, achando que o fim chegara, correram para os beliches e agarraram suas bolsas, já arrumadas para o caso de uma catástrofe semelhante.

Finalmente veio a ordem que tanto temiam, mas estavam preparados para cumprir, a qualquer hora, havia meses. “*Abandonar navio!*”, gritou De Long. “*Abandonar navio!*”

Havia vigor na voz do comandante, mas não pânico. Era como se ele viesse há tempos se preparando de maneira resignada para aquele momento, como se lhe tivesse reservado um solene lugar na mente. Ficou parado na ponte de comando, supervisionando o caos, entre baforadas de cachimbo.

Meses antes, De Long traçara um plano de emergência com instruções sobre o que fazer naquela situação — determinando, em detalhes, que equipamentos e provisões deveriam ser salvos. Os homens tinham estudado e ensaiado o plano muitas vezes. Cada tripulante se incumbiria de uma tarefa precisa e seguiria um cronograma. Agora, com De Long coreografando calmamente a operação, todos se entregaram ao trabalho.

Grandes pranchas foram instaladas na borda do navio para servirem de rampas. Os diários do Jeannette e outros documentos oficiais foram enrolados em lona e levados para o gelo. O dr. Ambler acompanhou os enfermos intoxicados por chumbo. Alexey e Aneguin conduziram os cães para fora. Danenhower, tirando a venda do olho, pegou os instrumentos e cartas de navegação. Starr desceu ao depósito, que a água rapidamente inundava, e puxou para fora caixas e caixas de munição. Cole e Sweetman, operando os turcos, jogaram os botes e as baleeiras no gelo. Dunbar estudou o campo de gelo adjacente, à procura do lugar mais seguro para acampar. Os demais arrastaram alimentos, peles, tendas, álcool para fogão, remédios, cordas, armas, arreios, trenós e o pequeno escaler de madeira.

Ouvindo a comoção no navio inteiro, Melville desistiu do retrato do Jeannette e deixou a placa de vidro nadando na bandeja. Ao sair às pressas da câmara escura, viu uma assustadora rachadura que se abria numa linha quebrada no teto da sala de máquinas. Subiu para o convés e pôs-se a trabalhar.

Por volta das oito da noite, o Jeannette estava inclinado 23 graus a boreste. Nenhum tripulante conseguia ficar em pé sem se agarrar a alguma coisa presa à superfície. O gelo continuava a estrangular o navio. O cassino dos oficiais estava cheio de água. Em toda parte, havia sons de parafusos se soltando, madeira rangendo, metal gemendo. “Cada choque sucessivo”, escreveu Melville, “era transmitido para o navio, como para um centro, e ressoava com horrível clareza sobre os costados, como

golpes de morte.”¹⁸ As escadas, disse Newcomb, “saltavam dos mandris e dançavam no convés como baquetas de tambor”.¹⁹

De Long estava satisfeito com o fato de os objetos mais importantes terem sido salvos. As inúteis lâmpadas de Edison foram abandonadas, assim como o equipamento fornecido por Graham Bell. Todas as chapas fotográficas expostas durante a expedição — incluindo o retrato que Melville acabara de tirar — ficaram no depósito no fundo do porão e jamais foram recuperadas. Achando inseguro subir no navio que afundava, De Long instruiu a todos que deixassem o Jeannette e permanecessem no gelo. A água subia tão depressa que os últimos retardatários, trabalhando lá embaixo, não conseguiram sair pela escada e foram obrigados a escapar por um orifício de ventilação do convés.

O comandante De Long parecia querer ficar alguns momentos a sós com seu navio moribundo. Cambaleou pelo convés inclinado, agarrando-se a cordas e postes de amarração, qualquer coisa onde pudesse segurar com firmeza. Tinha sido o primeiro, último e único comandante do Jeannette e odiava ter de deixá-lo. O navio fora sua vida nos últimos três anos. Descobri-o, nele contornara o cabo Horn e tinha sido pai do seu renascimento em São Francisco. Levara-o por milhares de quilômetros inexplorados, mais longe do que qualquer embarcação já estivera nas regiões árticas. O Jeannette, em todos os sentidos emocionais, era seu. E ele o havia perdido.

Sua frustração beirava a autocensura. “Será difícil”, escreveu, “ficar conhecido para sempre como o homem que empreendeu uma expedição polar e afundou seu navio no paralelo 77... Imagino que faria pouca diferença se eu tivesse afundado junto com meu navio.”²⁰

De Long ficou mais alguns minutos em silêncio. As macabras pancadas de desmembramento tinham sossegado, deixando apenas o som da água que corria para dentro. O comandante acenou com seu chapéu de pele de urso, numa triste despedida,

e berrou: “Adeus, velho navio.”²¹ Em seguida saltou para o bloco de gelo, baixando uma ordem severa para que ninguém mais voltasse a subir a bordo.

PASSARAM A NOITE no gelo, 33 homens e seus cães, vendo o antigo lar desaparecer lentamente. Arrumaram seus objetos em longas fileiras e armaram tendas. A temperatura era suave — cerca de -5°C —, e a disposição de ânimo, inesperadamente jovial. Melville chegou a chamá-la de “alegre” — mas alegre como quando meninos assobiam ao passar pelo cemitério para não perder a coragem. Alexey declarou que se sentia “muito bem”. George Lauterbach tocou sua gaita de boca, e os homens entoaram canções e contaram piadas, qualquer coisa que pudesse desviar sua atenção do que acontecia a poucas centenas de metros.

À meia-noite, o Jeannette estava tombado, como um animal mortalmente ferido deitado de lado. Pontas de verga encostavam no gelo. De Long, vendo que não adiantava assistir às últimas agonias do navio, ordenou aos homens que se recolhessem.

Uma vez dentro das tendas, eles estenderam mantas de borracha no gelo e se enfiaram em sacos de dormir. Uma hora depois, o acampamento foi despertado por um grande estalo. Um imenso buraco se abriu debaixo da tenda do comandante, exatamente no lugar onde De Long dormia. Não houvesse numerosos homens deitados de cada lado dele — segurando a manta de borracha com o peso —, De Long, e provavelmente Erichsen também, teria caído na água gelada.

Pranchas foram colocadas em cima do buraco para que ninguém caísse. Dunbar reavaliou as condições do gelo em volta do acampamento e declarou que o lugar era traiçoeiro. Com isso, sob o comando de De Long, eles se mudaram para um ponto

mais seguro, a cerca de cem metros de distância — transferindo alimentos, barcos, trenós e cães — e montaram novo acampamento. Passava das três da manhã quando finalmente sossegaram.

A essa altura, o Jeannette praticamente desaparecera. A ponta da chaminé estava quase inundada. Ainda deitado de lado, o navio balançava suavemente com o movimento do gelo. De vez em quando, um suspiro e um gemido vinham das entranhas do navio, mas a luta terminara.

Às quatro horas, na mudança de turno, uma coisa notável aconteceu. Com um forte estardalhaço de madeira e ferro, o Jeannette endireitou-se de repente, como uma marionete, assim flutuando por alguns momentos. Era como se tivesse ressuscitado. Mas então começou a vergar-se ao próprio peso diretamente para dentro da água, ganhando velocidade ao desabar. Kuehne, o vigia, berrou: “Se quiserem dar uma última olhada no Jeannette — lá se vai ele!”²²

Enquanto o navio afundava, as pontas de verga viraram para cima, paralelamente aos mastros, lembrando, como disse Melville, “um grande e magro esqueleto batendo palmas por cima da cabeça”.²³

Então, em um último rodopio das águas, o Jeannette desapareceu de vista. Nada restou, disse Danenhower, “do nosso velho e bom amigo, o Jeannette, que durante meses aguentou firme o abraço do monstro ártico”.²⁴ Afundara na latitude 77°15'N, longitude 155°E, a pouco mais de 1.120 quilômetros ao sul do Polo Norte.

A sensação era indescritível. Os homens ficaram completamente sozinhos, disse Melville, “num sentido que poucos conseguiriam entender. Nosso meio de fuga, ao qual tantas coisas agradáveis estavam associadas, [foi] destruído diante dos nossos olhos. Estávamos absolutamente desolados, além de qualquer esperança racional de socorro”.²⁵

Estavam a mais de 1.500 quilômetros do pedaço de continente mais próximo — a costa ártica da Sibéria central. Mesmo que conseguissem alcançá-la, arrastando consigo seu material e seus barcos, aquele destino era uma das paisagens mais remotas e implacáveis do planeta. Pouco se sabia sobre os esparsos vilarejos da Sibéria central, e seu litoral e seus rios ainda não tinham sido suficientemente mapeados. A Sibéria era notória basicamente por ser para onde o czar bania criminosos e exilados políticos — para sempre. De Long e seus homens entendiam a fragilidade da situação: a única esperança que tinham era um lugar conhecido por sua desesperança.

Entretanto, lá no fundo da desolação e do desespero, os homens também sentiam uma espécie de alívio. Tinha ficado 21 meses presos no gelo, mas o período de inatividade, de esperar e cogitar enquanto flutuavam desgraçadamente à deriva, de sofrer o tédio de um aprisionamento monótono, finalmente acabara. Sabiam o que os esperava. Só dispunham de poucos meses para se salvarem. Percebiam que tinham diante de si uma épica luta pela sobrevivência — e, apesar disso, estavam ansiosos para seguir em frente. “Estávamos satisfeitos”, escreveu Melville, “porque sabíamos que a utilidade do navio se esgotara, e agora poderíamos iniciar de imediato, quanto mais cedo melhor, nossa longa marcha para o sul.”²⁶

A noite estava calma, e o campo de gelo, misteriosamente tranquilo, como se o gelo ainda digerisse, contente, o naco que acabara de comer. Os homens contemplaram o buraco antes ocupado pelo Jeannette. Nada restara dele, exceto um baú de madeira virado boiando na água. O réquiem do navio, disse Newcomb, foi “o uivo melancólico de um único cão”.²⁷

PARTE CINCO

O fim da criação



27 · TODOS *PODRES*

Durante todo o mês de junho, o navio de resgate Corwin tinha ziguezagueado pelo mar de Bering, parando em fortes e aldeias dos dois lados do estreito. Esgueirando-se entre gelo e nevoeiro, o comandante Calvin Hooper se desincumbia de suas obrigações costumeiras enquanto aguardava o retorno da expedição de trenó com mais notícias da costa siberiana sobre o naufrágio de um navio americano ao norte. O Corwin cruzou com vários navios baleeiros americanos — quase todos de New Bedford e Nantucket —, cujos capitães demonstravam grande otimismo com as perspectivas de negócios daquele ano; depois de um inverno inusitadamente ameno, o gelo regredia mais para longe e mais depressa do que o esperado, e muitos navios já tinham os porões abarrotados de óleo e barbatanas. Às vezes, Hooper avistava ao longe as longas colunas de fumaça negra que as fornalhas das baleeiras exalavam ao ferver a gordura para depositá-la em incontáveis barris.

O inverno brando e o rápido recuo do gelo deram ao comandante Hooper motivos para ser otimista quanto ao destino de De Long. Se tivesse ficado preso em algum lugar ao norte, aquele era, sem dúvida, o ano para se libertar. “Se o Jeannette ainda existe”, escreveu Hooper, “não há por que não atingir águas abertas este ano, e elas indubitavelmente se abrirão mais do que o fazem há tempos.”¹

Uma das responsabilidades de Hooper era patrulhar os cabos e as ilhas do Alasca à procura de mercadores de rum, cujas transações ilícitas com álcool se revelaram catastróficas para os

nativos. Foi no desempenho dessa atribuição que no fim de junho o comandante Hooper parou na ilha de São Lourenço, uma meia-lua de rocha vulcânica esculpida pelo gelo no meio do mar glacial, diretamente a oeste da foz do rio Yukon. Parte do território alaskiano dos Estados Unidos, a ilha de São Lourenço tinha cerca de 150 quilômetros de comprimento e trinta de largura. Três anos antes, ela contava com uma população de mais de 1.500 yupiks vivendo numa dezena de aldeias bem assentadas ao longo da costa. Era uma cultura antiga e próspera, baseada principalmente na caça de morsas. Mas bastou um inverno para que a população fosse quase dizimada por algum tipo de doença ou pela fome.

Por volta das seis da tarde de 24 de junho de 1881, Hooper ancorou o *Corwin* ao longo da costa sul da ilha, ao lado de uma pequena aldeia esquimó. O comandante, acompanhado por Muir, o naturalista do Smithsonian, Edward Nelson, e o médico do navio, Irving Rosse, remou para a costa num pequeno barco, esquadrinhando a área com um binóculo. A ilha, disse Muir, era uma “massa desanimada de lava escura, pontilhada de vulcões, coberta de neve, sem uma árvore sequer”.² Aportando o bote salva-vidas, andaram pela praia de cascalho, e, em seguida, por uma esponjosa superfície de líquen e musgo polvilhados de neve. Aqui e ali, urzes floridas e outras vivas flores silvestres despontavam na neve. Mas, quando os homens se aproximaram da aldeia, não viram ninguém. “Começamos a temer”, disse Muir, “que não tivesse sobrado ninguém.”³

Um barulho de repente os sobressaltou. Esquimós gritavam de um pequeno aglomerado de casebres de verão no alto de um morro e desceram para saudar os americanos — Muir achou que eles ficaram “muito contentes de nos verem”. Hooper lhes perguntou para onde tinham ido os moradores. Abrindo um largo e estranho sorriso, responderam: “Todos *podres* — todos desapareceram.”⁴

“Mortos?”

“Isso mesmo, mortos!”

Hooper perguntou onde os corpos tinham sido sepultados. Os nativos levaram os americanos para um lugar atrás das casas onde oito cadáveres, ainda em decomposição, estavam dispostos em uma encosta rochosa. Os anfitriões, segundo Muir, “sorriam diante do espetáculo de crânios de dentes arreganhados e ossos esbranquiçados que apareciam através da pele escura e ressequida.”⁵

Enquanto voltavam para a aldeia, Hooper e os outros começaram a compreender a extensão da epidemia de fome. Muir contou cerca de duzentos corpos, na maioria “enrolados em peles meio apodrecidas”, embora outros tivessem tido “a carne arrancada a bicadas pelos corvos”.⁶ Muitos jaziam “misturados com lixo de cozinha, onde tinham sido jogados por parentes que ainda tinham forças para carregá-los”.

Havia tantos cadáveres no chão e amontoados dentro das casas, disse Hooper, “que era quase impossível andar sem passar por cima deles”.⁷ Só em uma casa Muir contou trinta — “metade empilhada como lenha num canto, outra metade na cama, como se tivessem morrido em tranquila apatia”.⁸

Foi para evitar essa visão macabra que os poucos sobreviventes — cerca de uma dúzia — se retiraram para os casebres de verão no alto do morro.

MAS O QUE exatamente ocorrera na ilha de São Lourenço? Muitos baleeiros suspeitavam de alguma epidemia, mas para outros as mortes numerosas tinham sido causadas pela total frustração da caça dos yupiks no verão e no outono de 1878 — resultado, por sua vez, da abundância de rum e uísque vendidos ilegalmente para os moradores da ilha por traficantes americanos. Com álcool acessível, a vida dos yupiks tinha se desvirtuado —

“enquanto houver rum”, escreveu Hooper, “eles não fazem nada mais a não ser beber e brigar”.⁹ O alcoolismo, disse Muir, os havia “feito tratar com negligência o costumeiro aprovisionamento de comida para o inverno”. De fato, perto de um dos casebres, Hooper encontrou oito barris de uísque vazios.

Então veio um inverno extremamente severo, com muito mais gelo do que de costume, o que dificultou ainda mais a caça de focas e baleias. No início de 1879, os yupiks de toda a ilha de São Lourenço tinham começado a passar fome. Comiam a própria roupa de pele de foca, as coberturas de pele de morsa dos casebres e as membranas de pele de morsa das botas. Isso matava a fome por um tempo, mas os deixou violentamente enfermos. Sem nada mais que pudessem comer, abateram os cães até não sobrar mais alimento de espécie alguma. Pouco a pouco, os moradores da ilha de São Lourenço começaram a morrer.

Os números em toda a ilha eram assustadores: mais de mil pessoas — dois terços da população — tinham morrido em 1879, o mesmo ano em que o Jeannette iniciou sua viagem e passou ao largo da ilha a caminho do Polo. A explicação convencional esclarecia apenas parte do grande número de mortes. O álcool e o inverno severo certamente *foram* causas — em especial o álcool. Mas alguma coisa muito maior tornara essa fome colossal inevitável: na década anterior, para aumentar o valor de suas cargas, baleeiros americanos no Ártico passaram a pegar morsas em números espantosamente altos. Durante os anos 1870, navios baleeiros americanos tinham tirado cerca de 125 mil morsas da região do estreito de Bering. A matança se revelara uma lucrativa atividade secundária da indústria baleeira. Os baleeiros cozinhavam a gordura das morsas para produzir óleo e cortavam as presas para vender em mercados de marfim distantes, como a Inglaterra e a China. Em 1876, em uma única estação, mais de 35 mil morsas de Bering foram mortas.

Em comparação com os perigosos rigores da caça às baleias no Ártico, a caça às morsas chegava a ser ridiculamente fácil. Em vez de arremessarem lanças e arpões de instáveis e pequenos barcos abertos, os baleeiros descobriram que bastava saltarem no gelo armados de rifles e matar várias morsas à queima-roupa com tiros na cabeça. Então, podiam começar a cortar, tirar a pele e fervê-la. Acendendo o fogo dos tachos a bordo do navio, os baleeiros conseguiam produzir mais de 75 litros de óleo de um único macho adulto. Em menos de uma década, essa matança industrialmente lucrativa quase destruiu a fonte primária de alimento dos yupiks e a caça sazonal de que sua vida dependia. Na década de 1880, as morsas estavam praticamente extintas em grandes trechos do mar de Bering.

Era a versão ártica de uma história já bem conhecida dos americanos, a história dos búfalos e dos índios das Grandes Planícies. Tanto lá quanto no Ártico, a matança por atacado da fonte de matéria-prima essencial de um povo tinha levado, em poucos e breves anos, a desastrosos transtornos, a terríveis dependências — e a um apocalipse cultural.



JOHN MUIR FICOU assombrado com o que viu na ilha de São Lourenço. “A cena era indescritivelmente macabra”, escreveu ele, notando suas fortes justaposições. “Gaivotas, maçaricos e patos nadavam e voavam no entorno, numa vida de felicidade, o puro mar salgado investia, branco, contra a orla, a tundra em flor se estendia até os vulcões cobertos de neve”, porém a aldeia jazia “na mais pútrida e flagrante morte.”¹⁰

Até onde Muir podia julgar, a presença americana no Ártico, até aquela altura, não tinha sido nada benéfica. O que acontecera na ilha de São Lourenço fora apenas a destilação extrema de forças maiores em ação na fronteira mais setentrional

dos Estados Unidos. Muir agora percebia que aquele ermo gelado era tão vulnerável quanto vasto — marcado pelos frágeis ritmos da migração, pela interdependência da população e por hábitos construídos ao longo de milhares de anos. Apesar disso, parecia desmanchar-se diante de seus olhos.

O Alasca era território americano havia pouco mais de uma década. A influência do czar, que já era fraca, tinha desaparecido. Embora não se pudesse dizer que o contato com caçadores e comerciantes russos tornara a vida dos alasquianos nativos melhor — longe disso —, o mercado russo de peles raramente tinha alcançado o nível de organização empresarial e de implacável eficiência demonstrado por baleeiros, agentes comerciais e empresas de peles dos Estados Unidos. A introdução sistemática de uns poucos itens — rifles de repetição, bebidas alcoólicas, dinheiro, métodos industriais de destrichar a carne animal — tinham feito as culturas do Alasca entrarem em colapso a uma velocidade nunca vista antes.

“Mesmo onde não se leva em conta o álcool”, escreveu Muir, “os poucos artigos de alimento, roupas, armas, etc. fornecidos pelos comerciantes exercem uma influência degradante, que torna os nativos menos independentes, e menos hábeis como caçadores.” Muir temia que “a não ser que alguma ajuda seja oferecida por nosso governo, que reivindica esse povo, em poucos anos... até a última alma terá desaparecido da face da Terra”.¹¹

EM 29 DE junho, o Corwin ancorou junto a uma orla de gelo a poucos quilômetros do minúsculo povoado de Tapkan. Havia um forte vento vindo do norte, e o navio balançava nas vagas pesadas. Inspeccionando a terra com binóculo, o comandante Hoover ficou animado e aliviado quando viu uma bandeira

americana tremular ao vento, em cima de uma tenda branca: o tenente Herring e sua expedição terrestre tinham voltado. Todos a bordo se agitaram. A expectativa era elétrica. “A tripulação desandou a fazer conjecturas no navio”, disse Hooper, “sobre o êxito deles. Teriam encontrado o Jeannette?”¹²

Hooper começava a fazer preparativos para desembarcar com antecedência um grupo de tripulantes quando percebeu que os homens de Herring tinham levantado acampamento e lutavam contra o gelo na pressa de chegar ao Corwin. Herring levou a maior parte do dia para finalmente alcançar o navio e subir a bordo. Já então o mar se encontrava tão revoltado que o comandante Hoover se deu conta de que não poderia permanecer ancorado onde estava. Providências foram tomadas para pagar aos condutores de cães de Tapkan — um rifle, munição, um rolo de chita e mais uns poucos artigos; então Hooper manobrou o Corwin e navegou para longe da costa.

Quando as vagas finalmente sossegaram, Hooper chamou Herring e os outros expedicionários americanos à sua cabine para saber o que tinha acontecido no último mês.



HERRING E SEU grupo de três americanos e três nativos condutores de cães tinham partido do ponto de desembarque na ilha Kolyuchin em 2 de junho e seguido pelo gelo.¹³ De início enfrentaram dificuldades extraordinárias — o trenó quebrou, os cães brigavam, o caminho era impossivelmente lamacento — mas tiveram a sorte de encontrar caçadores de foca nativos, que os guiaram até sua aldeia, cerca de quarenta quilômetros a oeste.

A aldeia de Kolyuchin consistia de 26 moradas e cerca de trezentas pessoas. O homem mais velho do lugar recebeu os americanos calorosamente, convidando-os para sua cabana,

onde beberam xícaras e mais xícaras de chá russo. Herring indagou sobre a história de um navio americano encalhado em algum lugar a oeste, mas o ancião não sabia de nada. Disse a Herring que a maior parte dos aldeões nunca tinha visto um homem branco antes, o que explicava sua curiosidade sobre os visitantes americanos. Os nativos ofereceram aos viajantes um genuíno banquete de carne de rena e bacalhau fresco, e eles ficaram até as quatro da manhã tomando café e contando histórias.

Depois de um dia de descanso, Herring e seu grupo seguiram viagem, caminhando pesadamente para o oeste ao longo da costa ártica por uma semana, acendendo fogueiras à noite com troncos tirados da água para enxugar as roupas de peles encharcadas. Passaram por várias aldeias, mas na maior parte do tempo avançavam com dificuldade por vastos trechos de absoluta desolação. No trajeto, procuravam em vão marcos de pedra ou qualquer sinal do Jeannette. Chegaram a um minúsculo povoado de cinco casebres chamado Onman, onde moradores disseram a Herring que tinham ouvido falar de um navio quebrado, acrescentando que, se ele continuasse andando uns trinta quilômetros para oeste, alcançaria a aldeia de Wankerem, onde a história era mais conhecida.

Dessa maneira, o tenente Herring acelerou o ritmo em direção a Wankerem e lá chegando foi gentilmente convidado a entrar nos casebres da aldeia. Distribuiu tabaco e café de presente e explicou o objetivo de sua visita. Os aldeões sorriram assentindo com a cabeça, e logo convocaram três homens capazes de contar em primeira mão a história do navio naufragado. Juntando os pedaços, o intérprete Chukchi Joe produziu a seguinte história:

No outono passado, quando o novo gelo se formava, saímos para caçar focas perto da ilha que chamamos de Concarpio, e lá vimos um navio naufragado boiando em direção à ilha. Fomos ver os destroços, inundados de água pela

metade. Os três mastros tinham sido cortados perto dos conveses para servirem de lenha.

Na cabine encontramos quatro corpos — três deitados em suas camas, e um flutuando na água. Estavam mortos havia algum tempo. A pele estava seca, escura, e bem esticada sobre os ossos. O vento mudou de direção, e tivemos medo de ficar mais tempo. Pegamos algumas coisas e deixamos o navio. Na noite seguinte o vento mudou, soprando para o sul, e os destroços se afastaram da costa. Nunca mais os vimos.

O tenente Herring perguntou sobre os artigos que tinham apanhado no navio. Quis saber se tinham encontrado livros ou papéis.

“Não”, disseram, “essas coisas são inúteis para nós”.

Herring explicou que seu principal interesse era identificar o navio. Teriam visto algo incomum, alguma coisa que lhes parecesse diferente de outros navios?

Os caçadores de foca pensaram um pouco e responderam: “Vimos que alguém tinha colocado um par de chifres de veado no alto do navio”. Herring ficou intrigado com esse estranho detalhe — não parecia o tipo de adorno que um comandante como De Long permitisse em um navio da Marinha dos Estados Unidos. Esboçando um diagrama com os três caçadores, Herring conseguiu determinar que os chifres tinham sido amarrados ao gurupés do navio.

Herring queria saber mais sobre os outros objetos que os nativos tinham trazido do navio. Os três caçadores foram para o interior da cabana e logo voltaram com um pequeno tesouro de objetos saqueados. Entre os itens havia dois serrotes, um machado, um arpão, uma garrafa de láudano, uma navalha, um par de óculos, um castiçal e uma peça de fogão de metal fabricada na Filadélfia. Nenhum dos artigos trazia nomes de pessoas, mas havia uma faca de mesa com a letra V gravada no cabo.

Herring agradeceu aos caçadores e pagou um bom preço pelos artigos que julgou de utilidade mais provável na identificação do navio. Perguntou aos aldeões se tinham ouvido

falar em um lugar chamado Wrangel, terra misteriosa em algum ponto do gelo mais ao norte. Como diria mais tarde a John Muir: “Todos sacudiram a cabeça e disseram que não sabiam de terra nenhuma naquela direção. Mas um velho lhes contou que, muito tempo antes, ouvira alguma coisa sobre um grupo de homens que tinham vindo de uma terra distante mais ao norte, pelo gelo.”

Depois de se certificar de que ninguém ouvira notícia alguma de outros navios americanos por centenas de quilômetros, Herring resolveu voltar para Tapkan antes que o avanço do verão tornasse o gelo da costa mais traiçoeiro. Ele e o grupo arrearam os cães e seguiram para o leste, chegando a Tapkan em meados de junho.

Enquanto aguardavam o retorno do Corwin, os americanos foram convidados para um festival em comemoração à primeira caçada de morsa bem-sucedida da aldeia. A cabeça decepada de uma morsa foi levada para o casebre do chefe e colocada no chão, ritualmente no centro. Uma multidão de moradores se reuniu em volta do troféu bigodudo, e o chefe fez uma prece muito complexa antes de ordenar ao filho mais jovem que colocasse oferendas de carne abençoada de rena e de foca na boca da morsa. Então, quando a cerimônia prosseguiu do lado de fora, pedaços de carne foram atirados na direção dos pontos cardeais. Muito rufar de tambores, muita cantoria e muitas danças vieram em seguida; os americanos, cansados da longa excursão, ficaram alegremente intrigados com tudo aquilo.

Ainda em Tapkan, o tenente Herring encontrou-se com um grupo de caçadores de morsa que diziam não apenas ter visto, mas até mesmo subido a bordo do Jeannette por um breve tempo quando o navio seguia para o norte. Foi no fim do verão de 1879; De Long tinha feito uma parada no cabo Serdtse-Kamen em busca de notícias sobre Nordenskiöld. Os caçadores de morsa contaram a Herring que o navio era “um vapor com três mastros”¹⁴ e que havia dois inuítes alasquianos a bordo, que eles reconheceram pelos labretes — pinos ornamentais — que

traziam nos lábios. Também disseram a Herring que tinham visto uma “grande quantidade de cães e trenós nos conveses”.

Os detalhes eram todos corretos e impressionaram o tenente Herring. Ele achou que as descrições “mostram que os nativos... percebem tudo que passa perto da costa. Se um navio ou um grupo de homens brancos tivessem aparecido depois disso eles saberiam, e os relatos chegariam até nós”.¹⁵

O COMANDANTE HOOPER ouviu cuidadosamente a história do tenente Herring. Dois detalhes em particular lhe chamaram a atenção. O primeiro foi a letra V gravada na faca de mesa, que ele inspecionou pessoalmente. O segundo foi a observação dos caçadores de que havia um conjunto de chifres de veado preso ao gurupés do navio. O baleeiro americano Vigilant ostentava um par de chifres preso ao seu gurupés. Era uma espécie de marca registrada, bastante conhecida dos capitães da frota baleeira.

Na cabeça de Hooper, isso resolvia o assunto. Os destroços em questão certamente não eram do Jeannette. Eram do Vigilant, um baleeiro de madeira de 215 toneladas oriundo de New Bedford, Massachusetts, e capitaneado por Charles Smithers. Outros baleeiros árticos tinham visto o Vigilant pela última vez em outubro de 1879, a sudoeste da ilha Herald, onde ficara preso no gelo. Supunha-se que o Vigilant levava uma carga de óleo e barbatanas no valor de 16 mil dólares. Smithers zarpara do Havaí com trinta tripulantes; Hooper calculava que todos os homens haviam desaparecido.

Mas ainda havia esperança para o Jeannette. O comandante Hooper continuava convencido de que a expedição de De Long sobrevivera e que os homens estavam retidos na misteriosa Terra de Wrangel ou em suas vizinhanças.

Hooper julgou que o gelo, afinando depressa, e o clima, inusitadamente brando, ofereciam-lhe a melhor oportunidade que teria de chegar a Wrangel. Na primeira semana de julho, o Corwin partiu da costa da Sibéria, tomando rumo leste para St. Michael, no Alasca.

12 de junho de 1881

Meu queridíssimo marido,

Tenho uma sensação tão forte de que o verei e saberei de você neste verão que mal consigo esperar.

Que Deus o abençoe e preserve onde quer que esteja e o traga de volta são e salvo, e todos os que estão com você. Mande lembranças aos meus amigos do Jeannette — não ouse dizer no Jeannette pois ele pode muito bem estar no fundo do oceano, e vocês talvez lutem pela vida em barcos ou no gelo.

Mas não importa, meu querido, pois aguentarei qualquer situação e o receberei de braços abertos como e quando voltar...

Emma

28 · *NIL DESPERANDUM*

Muito motivados, De Long e seus homens começaram a longa marcha através do oceano congelado, arrastando-se centímetro por centímetro rumo ao mundo familiar, ou pelo menos a um lugar onde fosse possível encontrar outros seres humanos. Estendendo-se por quilômetros através do gelo, eles pareciam, nas palavras de Melville, um bando disperso de “insetos vagabundos”.¹ Era um trabalho atordoante, espantoso, mas, apesar disso, eles se sentiam estranhamente satisfeitos — felizes por estarem livres dos confinamentos do navio, aliviados de poderem se movimentar de novo, ansiosos por aceitar os laços criados pela luta que compartilhavam. O objetivo era alcançar o meio da Rússia e a costa ártica siberiana, mas em sua imaginação eles se dirigiam para casa, para suas mulheres, mães, namoradas, para galinhas gordas e hortaliças frescas, para camas macias e lareiras quentes, para mexericos e invenções, e, se não exatamente para a glória, ao menos para os aplausos de uma pátria agradecida.

De Long e Dunbar, equipados com binóculos e bússolas prismáticas de bolso, deslocavam-se à frente de todos, nas distâncias nevoentas, para assinalar o caminho com bandeiras pretas fincadas no gelo. Chamavam a trilha de “estrada”, porém a rota delimitada era pouco mais do que uma sugestão de perfídias menos graves, uma trajetória tortuosa através do inconstante labirinto de fissuras, montículos, cristas de gelo e poças cintilantes de água de degelo. Em outras palavras, o comandante

e o piloto de gelo — cujo problema de cegueira provocada pela neve fora superado — simplesmente seguiam palpites pessoais.

Não saiam da estrada!, gritavam. *Não saiam da estrada!* Aos homens só restava rir do absurdo daquelas palavras. Como disse Danenhower, havia apenas “neve até o joelho” e “corcovas de gelo que só mesmo um corpo de engenheiros conseguiria nivelar”.² Mas eles continuavam marchando, queimados de sol, os lábios rachados, as roupas feitas de pele cheirando a azedo, usando óculos de proteção opacos com uma estreita fenda para cada olho, entoando canções enquanto se arrastavam pesadamente por impossíveis vastidões de crostas, entulhamento e poças com fragmentos de gelo.

Sempre que despontava nas brechas do nevoeiro, o sol de junho tinha uma estranha característica intensamente penetrante, como se radiografasse a neve. A luz revelava uma banquisa suja, por vezes juncada de sinais de vida — patas de caranguejo, excrementos de urso, cascos de mexilhão, ossos esbranquiçados, penas de ganso, sementes de plantas, madeira trazida pelo mar, esponjas oceânicas. A rotação do oceano e a agitação do gelo tinham misturado tudo, coisas velhas e novas, animais e vegetais, numa espécie de sopa ártica pastosa.

O dr. Ambler cuidava dos doentes; Alexey e Aneguin tomavam conta dos cães. Mas os outros passavam os dias como animais de tração, forcejando em suas cordas de cânhamo e seus arreios de lona. Arrastavam mais de oito toneladas de provisões e equipamentos em trenós improvisados, cujas travessas tinham sido construídas com aduelas de barril de uísque, e cujos patins de carvalho pesado foram calçados com lisas barbatanas de baleia. Além dos três barcos danificados, eles puxavam, entre outras coisas, baús de remédios, munição, painéis, fogões, paus de barraca, remos, rifles, registros de navio e diários, lonas para vela, instrumentos científicos, o escaler de madeira e 755 litros de álcool para fogão.

Quanto aos alimentos, ao sair tinham inventariado 1.800 quilos de *pemmican*,* 680 quilos de biscoito de marinheiro, catorze quilos de língua, 68 quilos de extrato de carne Liebig, 5,6 quilos de pé de porco e quantidades substanciais de vitela, presunto, uísque, conhaque, chocolate e tabaco. Cada quilo, cada grama fora pesado cuidadosamente e depois distribuído com igual cuidado entre os diferentes trenós e tripulantes, para que cada um, à exceção dos doentes, puxasse o mesmo peso.

Era carga demais para arrastar numa única viagem, de modo que precisavam voltar duas vezes, ou até três, para transportar tudo. Isso queria dizer que, para muitos homens, cada quilômetro de progresso representava, na realidade, cinco quilômetros percorridos. Um dia inteiro desse trabalho de Sísifo podia significar quarenta quilômetros ou mais de labuta incessante. Já seria trabalho escravo em chão duro e enxuto, mas aquele gelo lamacento, com buracos e sucessivas vielas formadas pelo mar, era o terreno mais fatigante que se pode conceber — como paisagem, disse De Long, era “terrivelmente confuso”.³

Os homens com frequência precisavam colocar os barcos na água, atravessar um estreito canal e pular fora para arrumá-los novamente nos trenós. Em outras ocasiões, usavam um grande pedaço de gelo flutuante como balsa, empregando arpéus e cordas para puxá-lo, com todos os objetos em cima, por sobre a água, para a outra margem gélida. A “turma de construtores de estrada” brandia picaretas para abrir um sulco liso no gelo encrostado, raspar o topo de um montículo ou construir o que De Long chamava de “passadeira elevada” ou “ponte suspensa” sobre poças verdes de água derretida.

Quando o dia chegava ao fim, disse Melville, os homens ficavam “totalmente acabados”.⁴ Alguns desmaiavam de cansaço. Outros tremiam de hipotermia, depois de terem mergulhado na água geladíssima. De Long, que com frequência decidia puxar também o arreo com seus homens, disse que “seria impossível encontrar um bando de mortais mais cansados

e famintos (...) Todos os ossos doem”.⁵ Danenhower, fazendo eco ao comandante, anotou que ao fim de cada dia todos “elegiam aquela como a jornada de trabalho mais dura da vida”.

Mas era extraordinário que a maioria dos homens estivesse tão satisfeita durante as primeiras semanas da marcha, vivendo como mulas, sofrendo como mulas. Quase todos comentavam o mesmo. Dormiam bem, manifestavam apetite feroz e funcionavam todos os dias com uma clareza de objetivo que nunca tinham conhecido.

“Agora mesmo estamos vivendo regiamente (...) em glorioso estado de saúde”, escreveu De Long, surpreso, no início da viagem. “Todos estão felizes e motivados, e nosso acampamento tem um clima jovial (...) há gente cantando por toda parte.”⁶ Melville observou que os homens viviam “fazendo a maior barulheira”, e era frequente explodirem em “ruidosas gargalhadas e amáveis brincadeiras (...) Nenhuma tripulação de navio jamais suportou labuta tão severa com tão poucas queixas”.⁷ Enquanto caminhavam no gelo, entoavam velhas baladas irlandesas e canções de peões, músicas como “The Rocky Road to Dublin”:

*I was a-hobblin' with a loud array,
They joined me in the fray.
We quickly cleared the way
On the rocky road to Dublin.***

Apesar de rigorosa, a paisagem gelada também podia ser bela. A água do mar batia regularmente debaixo dos blocos de gelo, criando um marulhar reconfortante em sua constância, como o bater das asas de milhões de insetos. Em certos lugares, os homens deparavam com monumentos de estranha elegância, feitos de gelo velho comprimido, que refletiam um azul-esverdeado transcendental. Em determinados trechos da banquisa, uma espécie de alga deixava uma pátina em um

brilhante tom vermelho-alaranjado — gelo de melancia, os homens o chamavam.

De Long registrou como o sol tremeluzia através do nevoeiro; “cintila e pisca como olho de bêbado”.⁸ O ar pesado e úmido, observou ele, palpitava de “gemidos e guinchos de todos os lados” enquanto grandes “trombas de neve” emergiam, centímetro a centímetro, de pedaços de gelo em colisão. De vez em quando uma banquisa maciça, chafurdando, arrotando, de repente virava de borco, prendendo pequenos peixes em seus fragmentos e poças. Os peixes faziam espirrar água e ziguezagueavam, buscando freneticamente escapar da nova prisão.



DE LONG E SEUS homens tinham saído do cenário do afundamento do Jeannette no começo da noite de 18 de junho. Antes de partir, o comandante rabiscou um bilhete: “Levantamos acampamento e partimos para o sul caminhando no gelo, na esperança de que Deus nos ajude a chegar às Novas Ilhas Siberianas e, de lá, alcançar a costa da Sibéria de barco.”⁹ De Long enrolou o bilhete num pedaço de borracha preta e guardou-o dentro de uma ancoreta. Deixou o pequeno barril no gelo, torcendo para que “chegasse a algum lugar”.

Como ocorreu com quase todos os aspectos da viagem, De Long já contava com a probabilidade dessa retirada — e preparara muito tempo antes um meticuloso plano de ação. Aparentemente, ele havia pensado em tudo. Em primeiro lugar, tinha decidido inverter a rotina diária: dormiriam de dia e marchariam no fresco viço da noite, turno no qual, no fim de junho, as temperaturas costumavam oscilar em torno de $-6,5^{\circ}\text{C}$. A neve era mais firme à noite, e a claridade era suficiente — nunca escurecia por completo. Evitando o brilho mais intenso do

meio-dia, reduziriam a ocorrência de cegueira provocada pela neve e de superaquecimento. “Jantavam” às oito da manhã e se esgueiravam para dentro das barracas para passar o dia dormindo, enquanto suas encharcadas roupas de pele ficavam penduradas do lado de fora, secando em temperaturas que podiam ultrapassar os 4,5° C.

De Long passara muitas horas refinando um sistema de organização do pessoal. Dividiu os 33 membros da expedição em três grupos de onze homens. Cada grupo era chefiado por um oficial e tinha seu barco, seu trenó e sua área de acampamento. Os trenós e os barcos tinham um nome, uma bandeira e um mote. Um deles era *In hoc signo vinces* — “Com este sinal vencerás”. Outro dizia *Nil desperandum* — “Nunca se desespere”.

Esse sistema de grupos menores seria a ideia definidora da longa marcha para casa. Os integrantes da equipe faziam tudo juntos: puxavam, descansavam, cozinhavam, comiam e dormiam. Se necessário, morreriam juntos. De Long fizera esse arranjo com firme intenção. Esperava injetar um elemento de *esprit de corps*, de lealdade coletiva, naquela grande jornada: não queria que ninguém jamais desamparasse um colega, e queria que todos almejassem para sua própria equipe um desempenho melhor do que o das demais. Inteligente em sua simplicidade, o sistema se baseava no orgulho individual e também no orgulho coletivo.

O comandante achava que subdividir a expedição em equipes menores talvez ajudasse também a evitar que pequenas queixas crescessem e se tornassem perniciosas. De Long, atento estudante da exploração do Ártico, mantinha-se alerta à sempre presente possibilidade de motim. Nunca esqueceria o fim que o comandante Hall tivera na viagem do *Polaris*. Sabia o que costumava ocorrer quando homens em condições extremas dispunham de ampla margem para expressar suas insatisfações — com que rapidez uma injustiça, real ou imaginária, se

avantajava na cabeça dos homens, e como um único incidente ou comentário mal interpretado contagiava o grupo inteiro.

No começo da marcha o moral da tripulação estava elevado, mas De Long sabia que esse estado de espírito podia se desintegrar com grande rapidez, e era preciso manter firme controle de tudo. Preocupava-se especialmente com Collins, que continuava amuado e agitado, e cuja hostilidade ao comandante era evidente. Danenhower também parecia um ponto de inflamação em potencial — ele não considerava a própria cegueira sífilítica nem de longe tão debilitante como acreditava De Long, apesar de viver tropeçando na neve como um bêbado; e a inclusão de seu nome na relação de enfermos afetara seu orgulho. Percebendo diversos canais de ameaça, o comandante calculou que espalhar os homens em três grupos separados por muitos quilômetros de gelo talvez diminuísse a possibilidade de que o germe da insurreição se difundisse durante a provação.

De Long não tinha dúvidas de que seria uma longa caminhada, que profundos rancores e insatisfações surgiriam. Sabia que avançar com garra pelo gelo em busca de águas abertas exigiria “esforços sobre-humanos”. Na história da exploração, não se lembrava de ter visto uma jornada igual a em que agora se empenhavam. Por seus cálculos, estavam a mais de 1.500 quilômetros da costa siberiana, embora o arquipélago da Nova Sibéria, conjunto mal mapeado e pouco conhecido de ilhas desabitadas e com solo congelado, talvez pudesse aparecer no trajeto. Não havia, é claro, nenhuma possibilidade de resgate ou assistência. Estava seguro de que ninguém no mundo tinha a mais remota ideia de seu paradeiro ou sabia se estavam vivos.

A sobrevivência estava nas mãos de cada um. Como disse Danenhower, todos estariam, literalmente, “trabalhando pela própria vida”.¹⁰ De Long tinha consciência de que “acabaremos chegando a águas abertas se continuarmos seguindo para o sul”. Durante meses, estariam reduzidos à função de animais de carga, mourejando doze horas por dia sob os arreios. Além disso,

pelo menos seis homens estavam doentes demais para puxar a carga — os sintomas de intoxicação por chumbo, que demoravam a ceder, faziam com que ficassem sem “qualquer força motriz”. Alguns dos inválidos envenenados conseguiam andar, desde que não puxassem ou carregassem nenhum peso, enquanto outros estavam tão fracos que precisavam ser arrastados no trenó-hospital. O que estava em piores condições era Chipp. De tão exausto, não conseguia se vestir, ou mesmo ficar em pé. Enchendo-o de ópio e conhaque, o dr. Ambler notou que Chipp sentia “muita dor e câibras, e estava muito inquieto (...) As circunstâncias são todas desfavoráveis (...) Está pálido e com o pulso muito fraco.”

“Como vamos conseguir tirá-lo daqui?”, perguntava-se De Long, atormentado com a situação do velho amigo. “Na noite passada ele gemeu e se virou o tempo todo. Estou seriamente preocupado com Chipp.”¹¹

De Long sabia que tinham uma chance muito pequena de sair com êxito daquela situação. Só dispunham de provisões para sessenta dias. Depois disso, poderiam sobreviver mais algumas semanas comendo os cães. Mas isso era tudo. Não bastasse o estoque finito de alimentos, havia também o número limitado de dias de verão ártico que ainda restavam. O comandante compreendia que, fosse como fosse, precisavam alcançar a Sibéria antes que o inverno chegasse. Era uma luta contra o calendário e as calorias disponíveis — precisavam andar depressa, mas também com eficiência. No entanto, naqueles trechos de lama e detrito, não conseguiam nem uma coisa nem outra. “Nossas perspectivas”, escreveu De Long, em uma declaração fantásticamente atenuada, “não são nada animadoras.”¹² Ele se perguntava até quando duraria o essencial bom humor dos homens.

Seu esteio era Melville. O comandante sabia que, sem o maquinista-chefe, não conseguiria enfrentar aquela hégira pelo gelo. Melville se revelara sólido como carvalho, seu

discernimento sempre confiável, seu senso de justiça infalível, sua capacidade de improvisação aparentemente infinita. Parecia imune a doenças e incapaz de se queixar. A declaração de De Long sobre Melville soa mais forte ainda pela concisão: “Enquanto ele continuar como está — forte e saudável —, eu me sairei bem.”¹³

A BORDO DO *Jeannette*, os tripulantes nunca haviam passado fome. Durante dois anos, tiveram comida em abundância e em variedade suficiente para satisfazer o paladar. No gelo, entretanto, a dieta fora reduzida essencialmente a dois alimentos. Havia o extrato de carne Liebig, que tomavam como um caldo quente, como uma espécie de consômê. E havia o *pemmican*, a substanciosa mistura de carne seca, pasta de frutas secas e sebo que durante décadas tinha sustentado expedições exploratórias. Tratava-se de um alimento encorpado e nutritivo, que durava anos, pesava pouco, era fácil de guardar e raramente “acabava”. Mas era absolutamente sem graça. De Long comentou, com aversão, que *pemmican* se tornara “peixe, carne e aves para nós”.¹⁴ Tinha uma consistência pegajosa, e um gosto salgado e enjoado que chegava a ser nauseante. Agarrava-se ao céu da boca e empastava os dentes e a língua. No estômago, irradiava gases azedos e dispépticos. Prendia-se às mãos e aos dedos dos homens. Estava em toda parte, sobre eles e dentro deles: tinham se tornado *pemmicans* ambulantes.

Além disso — e não há como dizê-lo com delicadeza —, o *pemmican* os entupia. Demorava-se no sistema digestivo como cimento, constringindo as regiões inferiores. Escatologia comparativa tornou-se tema de conversas ao redor dos fogareiros no acampamento. O dr. Ambler pôs à prova sua autoridade médica, transformando-se basicamente em

fornecedor de laxantes, óleo de fígado de bacalhau e supositórios. (Logo os diários médicos de Ambler ficaram salpicados de graciosas anotações: “Lauterbach está melhor hoje de manhã, intestinos expeliram livremente (...) Alexey sente-se muito bem hoje, os intestinos se movimentaram (...) Eu mesmo expeli sangue dos intestinos em certa ocasião.”)¹⁵

Todo aquele *pemmican* fazia os homens sonharem com comida de forma inédita. Sentiam saudade das refeições insípidas, mas comparativamente excelentes, servidas no Jeannette. Sentados em volta de seus pequenos fogões, tirando restos de *pemmican* dos dentes, falavam com animação sobre os banquetes que preparariam quando chegassem em casa. Chipp sonhava com perdiz grelhada e torradas crocantes. De Long só falava em ostras fritas. Para Newcomb, o assunto era torta de abóbora. Para outros, bochecha de porco com verduras, milho cozido na espiga, carne moída com batata ou deliciosas sobremesas. Melville fantasiava com um pato selvagem — o engenheiro descrevia o modo de preparar a ave, e logo todos começavam a falar sobre o “luxo de cortar e comer exatamente os pedaços que quisermos, cada um a seu gosto — *ah!*”¹⁶

Além da dieta monótona, os homens padeciam de um problema ainda mais desagradável: a constante umidade. Conforme o mundo ártico derretia lentamente com o avanço do verão, os homens se davam conta de que era impossível permanecerem enxutos. A pele dos casacos, pegajosa e enrugada, se soltava em camadas. Os sacos de dormir viraram uma espécie de polpa. Água e lama espirravam das botas a cada passo vacilante. As solas de couro de vaca, de tão moles, “adquiriram uma consistência de tripa fresca”, disse Melville.¹⁷ Quando tentavam dormir, o calor dos próprios corpos derretia a neve esponjosa sob as mantas de borracha, e não demorava para que estivessem deitados em poças de água gelada. O dr. Ambler escreveu que “dormir com roupas molhadas num saco molhado em cima do gelo molhado deixa cada osso e cada

músculo dolorido ao acordar. Hoje ainda não consegui respirar sem sentir dor”.¹⁸

Como para zombar da miséria geral, Starr encontrou um bilhete escrito à mão no fundo de um saco de café — uma mensagem engraçadinha, cruel naquelas circunstâncias, que evidentemente fora escrita por quem tinha empacotado a mercadoria em Nova York, ainda na primavera de 1879. Starr leu em voz alta, com um riso abafado: “Venho por meio desta expressar meus melhores votos de progresso e êxito nessa grande empreitada. Espero que ao ler estas linhas estejam pensando nos confortáveis lares que deixaram para trás com o objetivo de ajudar a ciência. Se acharem conveniente, escrevam-me. Meu endereço: G. J. K. Caixa Postal 10, Nova York.”¹⁹



ENTÃO UM NOVO problema começou a aparecer: havia algo muito errado com os cães. Primeiro foi Jim, que sofreu uma severa convulsão certo dia, enquanto puxava o trenó. Jim foi tirado das parrilhas e deitado no gelo por um tempo, onde se contorceu e tremeu violentamente, como se estivesse sentindo um frio terrível, apesar de o dia estar claro e cálido. Poucos dias depois, Foxy sofreu um ataque parecido, e não tardou a ser encontrado afogado numa poça. Tom padeceu de um mal diferente. Ficou desorientado por alguns minutos, como se estivesse tonto. Então, quando parecia prestes a recuperar os sentidos, voltou-se de repente contra o parceiro de trenó, Wolf, e o atacou num acesso de fúria.

De Long não conseguia deduzir a causa da enfermidade. Algo na comida — ou quem sabe seria falta de comida? Uma doença contagiosa? Exaustão? Fosse o que fosse, ele não tinha condições de ficar sem os serviços de tantos cães, pois já perdera muitos. Alguns tinham se tornado tão malvados e

briguentos que foram declarados imprestáveis, e acabaram abatidos para servir de alimento aos companheiros. Jack, um dos melhores e favorito dos homens, tinha sido temporariamente liberado dos arreios para que as costas feridas sarassem. Um dia, na confusão da travessia de uma larga faixa de água, o cão foi esquecido em um bloco de gelo. Somente horas mais tarde deram por sua falta, e, àquela altura, De Long achou que seria perigoso demais voltar para procurá-lo. Jack nunca mais foi visto.

Não demorou para que alguns homens sofressem desvios comportamentais não muito diferentes daqueles apresentados pelos cães. O primeiro a ter um colapso foi o último de quem De Long poderia esperar algo assim: Edward Starr. O comandante achava Starr “um homem cuja conduta foi sempre irrepreensível”.²⁰ Assim como Nindemann e Erichsen, ele tinha um gênio sempre equilibrado e nunca fugia do trabalho. Mas um dia, enquanto puxava uma carga com Melville e um pequeno grupo, Starr foi ao barco, pegou um par de solas de bota molhadas e jogou-o no gelo, rosnando de repugnância. Melville se virou e olhou para Starr com ar de ameaça: as botas eram dele, que passara horas colando-as e costurando-as para usar mais tarde. “Vá buscá-las agora, e não faça mais isso!”, ordenou o maquinista.²¹ Mas Starr se recusou a obedecer. “Não quero saber de quem são aquelas solas, elas estavam no meu saco de dormir!”, berrou. Melville ficou lívido. Repetiu a ordem e Starr, resmungando ainda mais, se recusou a pegar as solas.

Nesse momento, De Long interveio e exigiu que Starr obedecesse a ordem de Melville. Ainda assim, Starr se recusou. Ficou em pé ao lado do barco, despejando impropérios para ninguém em especial. “Um belo lugar para botar sola de bota molhada!”, resmungou. Invocando toda a força de sua personalidade, De Long mandou Starr parar de falar e repetiu a ordem de pegar as solas — duas, três vezes. Os homens que estavam perto assistiam à cena sem acreditar. Por fim, com relutância, Starr obedeceu, mas não se calou.

“Afaste-se!”, ordenou De Long. Então se aproximou de Starr e perguntou: “Como é que você explica isso?” Estranhamente, Starr afirmou que não sabia que Melville tinha falado com ele. “Considere-se preso”, disse o comandante.²² Cuidaria de Starr depois.

Era a primeira vez que alguém desafiava abertamente a autoridade de De Long. Foi uma pequena brecha na disciplina, um incidente deflagrado por uma série de circunstâncias absurdas e banais. Mas era um sinal do que vinha pela frente.



NO OITAVO DIA de retirada, De Long fez medições astronômicas para determinar quanto tinham avançado. Era 25 de junho. Ele começou a tarefa com esperança, pois o esforço despendido até então e o otimismo dos homens não poderiam ser maiores. Usando o sextante, mediu a altitude do meridiano: 77°46’N. Era uma localização curiosa, e sem dúvida errada, pois ficava consideravelmente ao norte da latitude que ele medira no ponto onde o Jeannette afundara — na verdade, era o ponto mais ao norte que a expedição já tinha atingido.

No dia seguinte, usando um método de navegação celestial chamado linha de posição Sumner, o comandante confirmou a leitura anterior. Imaginou que talvez houvesse alguma coisa errada com seu equipamento — quem sabe os solavancos e as sacudidas da travessia no gelo tivessem quebrado uma peça, ou quem sabe ele simplesmente tivesse cometido um erro. Conjecturou que uma refração da luz das estrelas, ou qualquer outro fenômeno das Regiões Polares, podia estar interferindo nas medições. Checou três vezes os cálculos. Traçou mais linhas de posição Sumner e fez outra observação com o sextante à meia-noite. O resultado foi o mesmo.

De Long revirou seus próprios conhecimentos de navegação. Qual era o problema — onde estava o erro? Ao meio-dia do dia seguinte, pediu a Melville que fizesse a medição do meridiano superior. Só então, quando a latitude foi confirmada, o comandante aceitou a verdade. Pelos seus cálculos, nos oito dias anteriores eles haviam viajado cerca de trinta quilômetros para o sul. Mas as observações indicavam outra coisa. Na realidade, tinham seguido mais de 45 quilômetros para o norte e para o noroeste. Em outras palavras, o bloco de gelo no qual labutavam se movia mais rápido para o norte do que eles viajavam para o sul. Apesar de todos os fatigantes esforços, tinham andado *para trás*. Ou, como preferia dizer Melville, tinham “retrocedido”. Era, escreveu De Long em outra declaração exemplarmente suavizada, “o bastante para deixar qualquer um pensativo e ansioso”.²³

O comandante não conseguia criar coragem para transmitir aos homens a desmoralizante descoberta. Era incapaz até mesmo de confessar a alguns dos oficiais mais próximos. “Eu os evitava”, disse ele, “para que não me fizessem perguntas.”²⁴ De Long odiava ser evasivo — era contra sua natureza tergiversar ou esconder qualquer coisa —, mas, levando em conta as medonhas circunstâncias, não via outra saída. Tinha certeza de que “grande desânimo, ou mesmo total perda de entusiasmo, sucederia se todos tomassem conhecimento de uma notícia tão desagradável”.

Os únicos com quem podia se abrir eram o dr. Ambler e Melville. O maquinista reconheceu, sem meias palavras, a gravidade da enrascada. “Nossa situação”, disse ele, “é absolutamente irremediável.” Notou que os homens logo começaram a ficar “abatidos e desconfiados, adivinhando, corretamente, o motivo pelo qual os resultados das primeiras observações foram mantidos em segredo”.²⁵

Foi então que o comandante emitiu sua primeira nota de genuíno desespero. “Se continuarmos assim”, escreveu, “nunca

sairemos daqui.”²⁶

* Conserva de carne seca com gordura e outros ingredientes. (N. do T.)

** Em tradução livre: “Eu penava com pesada carga,/ Eles me ajudaram na labuta sem fim./ Rapidamente abrimos caminho/ Na pedregosa estrada de Dublin.” (N. do T.)

Ah, meu querido marido,

É tão grande o desejo de vê-lo que não consigo escrever direito. Mal posso esperar que o verão acabe, trazendo boas ou más notícias. Tenho sido tão paciente, mas me parece quase impossível continuar desse jeito por mais tempo. Ainda assim, vou tentar.

Como deve estar cansado e esgotado; como deve estar impaciente com o seu longo exílio; como deve sonhar com a casa, a família e os amigos. Que tribulações e provações deve ter sofrido. Rezo para que saia delas vitorioso e amplamente recompensado por todos os sacrifícios. Sylvie e eu vamos tentar fazer de tudo para que você as esqueça quando voltar para nós.

Faço todo tipo de plano de felicidade futura, para quando você voltar, e você sem dúvida faz o mesmo; precisamos tentar realizá-los e encher nossa vida de toda a alegria que o globo terrestre consentir.

29 · O CONTINENTE FANTASMA

Os xamãs se reuniram no mato alto fora das paliçadas do forte, debaixo da cruz dupla na igreja ortodoxa russa. Em um dia quente de verão, com flores árticas despontando ao redor, deram início a uma cerimônia para invocar os deuses polares. Nativos das comunidades costeiras e do interior distante se aglomeravam ao longo da praia. Dançavam, cantavam e rufavam seus tambores, invocando os espíritos do Extremo Norte.

O comandante Hooper tinha feito escala em St. Michael, no Alasca, para comprar carvão e víveres antes de seguir para a Terra de Wrangel e para as regiões polares à procura de De Long. Agora, apesar de descrente daquelas atividades, queria que os xamãs lhe dissessem se eram capazes de descobrir alguma coisa sobre o paradeiro do Jeannette. Que diziam as divindades? De Long ainda estava vivo? Valia a pena correr o risco de manobrar o Corwin para o gelo em busca dos exploradores desaparecidos?

Eram perguntas de interesse especial em St. Michael, uma vez que dois inuítes locais, Alexey e Aneguin, tinham assinado contrato para participar da expedição de De Long e não eram vistos havia dois anos. Os nativos de St. Michael guardavam vívidas lembranças da tripulação do Jeannette — as peles que compraram, os cães que levaram a bordo, a ambiciosa conversa de conduzir o navio mais ao norte do que qualquer homem já ousara. A mulher de Alexey ainda esperava por ele, mas, assim como todos os outros moradores, estava preocupada.

John Muir ficou maravilhado com a estranha energia da “agitada multidão” que circulava pela praia de St. Michael, em volta do forte e entre os armazéns da Companhia Comercial do Alasca. “Formavam um quadro estranho e selvagem na praia pedregosa”, escreveu Muir, “as mulheres armando as tendas e cortando braçadas de capim seco para colocar no chão como forro para os tapetes de pele; as crianças com olhos inquietos e atentos a tudo; grupos de guerreiros elegantes, ostentando todas as cores do arco-íris, austeros, cruéis e friamente respeitáveis; e (...) os grandes fardos de hirsutas peles de urso, negro e pardo, marta, raposa, castor, lontra, lince, alce, lobo e glutão, muitos com as garras abertas e pelos agarrados nelas, como se ainda lutassem pela vida.”¹

Ao redor de St. Michael estendia-se um vasto campo vulcânico, com mais de cinquenta cones, crateras e lagos que marcavam a tundra circundante como se fossem cicatrizes. Inuítes em toda parte achavam que aqueles domínios fervilhantes e pestilentos eram o caminho por onde as almas dos mortos entravam no mundo inferior. Muir desceu numa dessas crateras, notando que “cinzas e brasas de pedras-pomes espalhavam-se em abundância pela beira da cratera e pelos lados do cone (...) Supõe-se que os sons estrondantes ouvidos ocasionalmente seriam causados pelos espíritos quando conduzem um índio morto”.²

Talvez fosse o poder assombroso daquela paisagem ardente que atraísse os feiticeiros, que vinham todos os verões investigar questões de vida e morte e o mundo dos espíritos. Mestres da prestidigitação e da ventriloquia usavam máscaras elaboradas e estranhas e longas luvas, os corpos tatuados cobertos de garras de urso e presas de animais que chocalhavam e estalavam com seus movimentos.

A resposta que os xamãs deram a Hooper foi inequívoca: não havia esperança para o Jeannette. Ele se perdera para sempre no gelo ártico.

E De Long e seus homens? Onde estavam?

Segundo disseram os xamãs, seu destino estava decidido. Ninguém jamais voltaria a vê-los.

E mais. Os feiticeiros fizeram uma severa advertência para Hooper. Caso se aventurasse no gelo, o Corwin teria exatamente o mesmo fim do Jeannette. Vá para o norte, disseram ao comandante, e jamais voltará.



ESSE URGENTE ALERTA do mundo dos mortos não perturbou nem um pouco Calvin Hooper. O comandante era um homem obstinado e francamente mundano, que não tinha um vestígio sequer de superstição em sua alma da Nova Inglaterra. O jovem inuíte que Hooper contratara como intérprete, porém, ficou tão abalado com o pronunciamento dos xamãs que suplicou para desistir da viagem ali mesmo. No que lhe dizia respeito, o Corwin era um navio condenado a ir direto para o inferno.

Como substituto, o comandante conseguiu contratar alguém por ele descrito como um jovem “mestiço” russo-inuíte chamado Andrewski, que lhe pareceu competente o bastante e menos sujeito à influência de presságios. Mas, por precaução, Hooper decidiu levar carvão, alimentos e provisões suficientes para manter o Corwin durante todo o inverno, caso o navio ficasse preso no gelo, como os xamãs previam.

Muir achou muitos dos índios acampados em St. Michael “insolentes” e “perigosos”. Imaginava que as relações com os comerciantes tinham minado sua autoconfiança: “Caçam menos e passam o tempo livre jogando e discutindo.”³

Muir tinha certeza de que a insatisfação dos indígenas tendia a se inflamar à medida que mais mineiros americanos chegassem àquelas partes do Alasca. Boatos sobre ouro e prata corriam livremente; na verdade, um grupo de garimpeiros teria

sido visto cerca de 150 quilômetros rio acima. Haviam saído de São Francisco em uma escuna, escreveu Muir, “em busca de uma montanha de prata maciça”. Com a resignação de um homem natural do norte da Califórnia, grande conhecedor das vulgaridades da “febre do ouro”, Muir previa o que o futuro reservava. “Provavelmente haverá uma corrida para as novas minas aqui, e não vai demorar”,⁴ escreveu, e então até mesmo os ermos mais distantes seriam invadidos por homens com bateias e picaretas.

Muir observou ali as mesmas funestas influências americanas que tinha visto na ilha de São Lourenço. A introdução do rifle de repetição, em particular, tinha alterado os ritmos da caçada nativa. Poucos anos antes, as colinas ao redor de St. Michael abrigavam milhares de renas selvagens. No momento em que Muir escrevia, armados com rifles para caçar bisão, os esquimós e outros nativos matavam caribus aos milhares, deixando-os “deitados onde caíam, sem tirar sequer o couro”. Os caçadores “se limitavam a cortar-lhes a língua, abandonando o resto para ser comido pelos lobos”.⁵

Antes de partir para as regiões árticas, Hooper entregou a representantes da Companhia Comercial do Alasca uma pilha de cartas que Emma De Long escrevera para o marido no ano anterior. Também queria transferir importantes cargas para o St. Paul, um navio a vapor de propriedade da empresa que seguia para São Francisco. As mercadorias incluíam as relíquias que caçadores de foca siberianos de Wankerem haviam tirado dos destroços do navio baleeiro americano que Hooper julgava ser o Vigilant.

(Mais tarde, ainda naquele verão, o Merchants Exchange de São Francisco colocaria esses e outros artefatos em exposição, na esperança de identificar os navios arruinados e seus tripulantes desaparecidos. Foi determinado que um dos objetos, um par de óculos, pertencia a Ebenezer Nye, o duro e cínico comandante de baleeira que dissera a De Long, em tom de

agouro: “Coloque a embarcação no gelo e deixe-a ir à deriva, então talvez consiga passar. Ou pode dar tudo errado — e as chances são mais ou menos iguais.” Fazia sentido, pois era sabido que Nye caçara baleias na vizinhança do Vigilant. Como uma profecia que se voltasse contra o profeta, Nye e as tripulações do Vigilant e do Mount Wollaston tinham perecido no mesmo campo de gelo a respeito do qual ele advertira De Long em tom tão melodramático.)

Em 9 de julho, quando Hooper levantou âncora e tirou o Corwin de St. Michael, os mares pareciam impregnados de prodígios. O médico Irving Rosse escreveu a respeito de “curiosas aberrações de refração e outros fenômenos estranhos”.⁶ Muir mencionou um “pôr do sol esquisito, vermelho, terra refletida em miragem nas formas mais grotescas [e] fumaça pesada exalando da tundra em chamas”.⁷ Mas Hooper, perseverando apesar da atmosfera agourenta, seguiu para noroeste, rumo ao estreito de Bering e às regiões árticas. Dirigiam-se, nas palavras de Muir, ao “ponto final da criação, lá em cima, morto pelo frio”.⁸

CHEGAR À TERRA de Wrangel era o objetivo, mas durante todo o mês de julho ela permaneceu cercada de gelo e coberta por um nevoeiro misturado com chuvisco, sendo impossível, portanto, alcançá-la, ou até mesmo vê-la. Muir chamou Wrangel de “essa misteriosa região [de] praia inexplorada”, “ilha há muito tempo perdida”. Nelson se referiu ao local como a terra “há tanto tempo discutida pelos geógrafos”. Rosse declarou-o um “problemático território setentrional” e passou a vê-lo “como um mito”.⁹

Hooper almejava provar a existência de Wrangel de uma vez por todas, ao mesmo tempo em que procurava sinais da expedição de De Long. Mas, até o fim de julho, o mais perto que

o comandante conseguiu chegar de Wrangel foi a ilha Herald. Ele sabia que três baleeiros americanos tinham avistado o Jeannette não muito longe dessa ilha, na primeira semana de setembro de 1879.

Embora Herald fosse pequena — não mais de dez quilômetros de extensão —, era muito alta, e seu pico rochoso tinha mais de trezentos metros de altitude. Se pudesse chegar lá, pensava Hooper, teria uma vista geral do gelo ártico, de Wrangel e talvez até do desaparecido Jeannette. Sua meta, então, era fazer a primeira escalada na ilha, e ele sabia que John Muir era um montanhista de primeira classe, capaz de encontrar um caminho para o topo.

Às dez da noite de 30 de julho, depois do que chamou de “muitos esbarrões, espremidas e contorções por passagens estreitas e tortuosas”,¹⁰ Hooper ancorou o Corwin a poucas centenas de metros da ilha enevoadada e cercada de gelo. Enquanto a maioria dos homens pulava para as banquisas e tentava chegar às pressas à pedra fervilhante de pássaros, num espírito de louca conquista, Muir esquadrihava calmamente os penhascos com binóculo e escolhia o melhor caminho para o topo. Pegou seu machado de gelo e seguiu na direção de uma íngreme ravina glacial a algumas centenas de metros do lugar onde os outros homens, todos inexperientes no alpinismo, realizavam seu ruidoso desembarque. Enquanto eles atolavam na neve densa e se punham em perigo arremessando pedras uns nos outros, Muir avançou bastante. Entalhou degraus no gelo com o machado e percorreu esse caminho, ao longo do qual viu milhares e milhares de árvores que “descansavam em estreitas saliências como garrafas nas prateleiras de uma mercearia”.¹¹ Uma hora mais tarde, ele já passara dos penhascos e seguia em direção ao topo.

Muir saboreou a solidão. Passou horas andando pelo cume, tomando notas, fazendo esboços, coletando espécimes vegetais.

Não viu o menor sinal do Jeannette — nenhum marco de pedra, nenhum resíduo, nenhum indício de perturbação humana.

Mas o panorama era magnífico, e com seu binóculo ele esquadrinhou cuidadosamente o cenário. Numa tentativa de descrever o que vira, adotou a linguagem efusiva que mais tarde o tornaria famoso como conservacionista. “A hora que passei sozinho no meio da noite no ponto mais alto [foi] uma das mais comoventes da minha vida”, escreveu. “O mais profundo silêncio parecia se impor à paisagem imensurável, virgem, [com] o oceano congelado estendendo-se indefinidamente para o norte.”¹²

A oeste, Muir conseguia distinguir os contornos da “misteriosa Terra de Wrangel (...) uma linha trêmula de montes e vales sobre a pradaria de gelo branca e azul”. Era uma ilha substancial, com um relevo tentadoramente montanhoso. Olhando para lá, desejou com impaciência que o gelo derretesse para poder escalar seus montes. As “montanhas, de um cinza-claro, assomavam”, escreveu, “de maneira calculada para prender o olhar de um montanhista”.¹³

Depois de mais ou menos uma hora, o dr. Rosse se juntou a Muir no topo, e os dois homens erigiram um marco de pedra em um promontório para assinalar sua chegada. “Era meia-noite”, escreveu Rosse, “e o sol brilhava com lampejante esplendor sobre aquele vasto ermo de gelo, mar e granito.”¹⁴ Dentro do marco, Rosse colocou uma garrafa contendo um relato sobre o desembarque do Corwin, bem como um exemplar do *The New York Herald* datado de 23 de abril de 1881.

Enquanto isso, os outros tripulantes se espalhavam pelas praias e pelos cabos da ilha, à procura de algum traço do Jeannette. Não encontraram nada. Ficou claro para todos que, onde quer que estivesse, De Long jamais passara por ali. “Se um marco de pedra tivesse sido construído em qualquer lugar proeminente”, escreveu Muir, “não poderíamos ter deixado de vê-lo.”¹⁵

Quando saíam da ilha Herald, tateando o labirinto entupido de gelo em busca do caminho de volta para as águas abertas, um jovem urso-polar apareceu nadando em direção à proa do Corwin. Hooper achou que o urso “farejava o ar como se tentasse, pelo cheiro, descobrir alguma coisa sobre aquele estranho visitante”.¹⁶ O comandante pegou um pesado rifle carregado pela culatra e mirou. Queria carne fresca para a cozinha e uma pele boa e quente para seus alojamentos.

Muir se viu torcendo pela presa enquanto o urso tentava avaliar “o grande e fumegante monstro negro” que invadira sua casa. “Era um animal de aparência nobre e de enorme força, vivendo bravamente (...) em meio ao gelo eterno.” Mas não era páreo para a pontaria de Hooper. “No fim”, disse Muir, “levou uma bala no pescoço e manchou a água azul com seu sangue.”¹⁷

NAS PRIMEIRAS DUAS semanas de agosto, o Corwin sondou o gelo, buscando um caminho para Wrangel. O pequeno navio, como disse Rosse, “se espremia e se movia de maneira ruidosa numa trajetória labiríntica”, às vezes “muito assediado por grandes massas de gelo”.¹⁸ Era como se Wrangel escarnecesse dele — escondendo-se atrás das nuvens, aparecendo por uma abertura na cerração, desaparecendo de novo e então assomando, extravagante, através das distorções da atmosfera ártica. Quando alteradas pela refração, escreveu Hooper, as montanhas de Wrangel “pareciam vir ao nosso encontro, desvanecendo-se em seguida até quase sumir de vista”.

A certa altura, os tripulantes descobriram um pedaço de madeira no gelo — um gurupés de navio, como foi identificado. “Ainda havia pedaços de corda presos a ele”, disse Muir, e “parecia ter ficado encalhado no gelo durante um ou dois invernos”.¹⁹ Examinando-o, o comandante concluiu que o

fragmento poderia pertencer a um navio baleeiro, embora não refutasse a possibilidade de que fosse do Jeannette.

Finalmente, em 12 de agosto, o Corwin encontrou uma promissora passagem no gelo e se aproximou da costa sudeste de Wrangel o suficiente para lançar uma pequena embarcação. Hooper mandou disparar o canhão. O estampido ecoou nos morros e nas montanhas e “anunciou nossa presença, caso houvesse alguém perto para escutar”, relatou Muir.²⁰ Conforme se aproximavam da ilha no barco menor, Hooper e seu grupo de desembarque começaram a perceber o quanto Wrangel era substancial, como suas montanhas interiores eram extensas, como o terreno era variado. Não era de admirar que marinheiros, capturando vislumbres momentâneos da ilha ao longo das décadas, a tomassem por um continente. Ali estava um pedaço de terra formidável, de 125 quilômetros de extensão, com sua montanhosa tundra pontilhada de vivas flores árticas. O branco invernal cedera espaço, por um brevíssimo intervalo de tempo, a um quente tom dourado, com apenas alguns fragmentos de neve ainda visíveis nas terras altas.

Embora só pudessem ver uma pequena fração dos quase oito mil quilômetros quadrados, Hooper e seus homens sabiam que aquele lugar era muito diferente da ilha Herald. Havia algo especialmente memorável e forte naquela áspera paisagem pré-histórica — “esse grandioso ermo em seu frescor intocado”, como descreveu Muir. Examinando a ilha com o binóculo, ele viu “as pequenas depressões de diferentes tonalidades de cor [e] rugas que pareciam os canais de riachos (...) Contemplamos o longo trecho de terra selvagem que se esparramava de modo convidativo diante de nós, e que tanto gostaríamos de explorar — as protuberâncias arredondadas, cobertas de geleiras, e os contrafortes, as montanhas com feições esculpidas pelo gelo e longos vales que se afastavam.”²¹

Desembarcaram numa península de cascalho escuro que se estendia à foz de um impetuoso rio. Não muito longe do

esqueleto de uma baleia ártica, homens içaram a bandeira americana numa haste improvisada com troncos carregados pela água, e Hooper declarou Wrangel uma nova possessão dos Estados Unidos. Rebatizou-a de New Columbia.

Alguns tripulantes se espalharam pela praia, outros desapareceram ilha adentro. Ao longo da costa, encontraram objetos de fabricação humana: um resto de caixa de biscoito, uma aduela de barril, um botaló de barco. Mas todos aqueles destroços estavam desgastados e puídos, como se tivessem ido parar ali em consequência da forte agitação do campo de gelo. Hooper e seus homens não encontraram indícios de que alguém do Jeannette tivesse vivido ali — a rigor, não haviam evidências de que qualquer ser humano já tivesse posto os pés na ilha.

“Seria difícil de encontrar uma região mais severamente solitária em qualquer lugar da face da Terra”, pensou Muir. Se alguém do Jeannette tivesse desembarcado ali, sem dúvida teria erguido um marco de pedra à beira daquele rio — e deixado rastros no frágil solo da tundra. “Se qualquer pessoa tivesse caminhado nesse terreno em algum momento do verão, quando não havia mais neve, as pegadas permaneceriam perceptíveis até mesmo para o mais distraído dos observadores durante anos.”²²

Mas os homens do Corwin não encontraram nada.

EMBORA NÃO PUDESSE se demorar, Muir ficou maravilhado com Wrangel. Não sabia, é claro, que De Long já havia chegado à conclusão de que não se tratava de um continente, apenas de uma ilha de tamanho razoável. Fosse qual fosse a extensão daquele lugar, Muir percebeu que era uma zona primeva, favorável aos animais, mas não aos humanos. (Na verdade, Wrangel é conhecida por ter uma espantosa abundância de vida

selvagem, a ponto de os biólogos passarem a chamá-la de Galápagos do Extremo Norte. A ilha abriga a maior população de morsas do Pacífico, assim como uma das maiores colônias de gansos-das-neves do planeta. Também é a terra das corujas-das-neves, das raposas árticas e de imensas populações de lêmingues e aves marinhas — e, apesar disso, em agradável contraste com a Sibéria continental, não há mosquitos por lá.)

Wrangel era um lugar feito sob medida para os ursos-polares, concluiu Muir (e isso ainda hoje é verdade — é o maior reduto da espécie no mundo). “Encontramos ursos em toda parte, em grande abundância, ao longo da borda do gelo”, escreveu ele, “e parecem bem gordos, felizes e muito à vontade, como se a região lhes tivesse pertencido desde sempre. São as existências-mestras sem rival desta solidão cercada de gelo, e a Terra de Wrangel poderia muito bem ser chamada de Terra do Urso Branco.”²³

De certa forma, Wrangel era um território fora do tempo — ter contato com a vida ali era como recuar milhares de anos. Como a ilha nunca ficou totalmente coberta de gelo durante as eras glaciais, nem completamente inundada pela água do mar nos períodos de recuo do gelo, os solos e as plantas de seus vales interiores ofereciam restos intactos e ímpares da tundra pleistocênica.

Enquanto os faraós construía as pirâmides, elefantes perambulavam por Wrangel: o lugar foi o último da terra onde lanosos mamutes viveram. Uma subespécie anã florescia ali ainda em 1.700 a.C., mais de seis mil anos depois da extinção das populações de mamute em outras partes do mundo. Suas grandes presas curvadas podiam ser encontradas por toda parte na ilha — nas praias de cascalho, nas ravinas e nos leitos de riacho.

Mas Hooper e seus homens não puderam ficar tempo suficiente para ver esses troféus petrificados de outra época. A ilha era grande demais para explorar num único dia, ou mesmo

numa única semana. Com tristeza, Hooper percebeu que precisava partir. Uma perigosa mudança no gelo ameaçava o Corwin no momento. O capitão disparou várias salvas de canhão para chamar os grupos de exploradores que estavam espalhados, e todos se recolheram ao barco menor. Na laboriosa viagem de volta para o navio, sentiam-se animadíssimos por terem descoberto uma nova terra — e terem-na reivindicado para o seu país. “A extensão do território adquirido ainda não é definitivamente conhecida”,²⁴ escreveu Muir, “nem é provável que o seja por muitos séculos, ou até que mudanças consideráveis ocorram no clima polar.”²⁵

Hooper desistira de encontrar o Jeannette. Aproou o Corwin para o estreito de Bering e rumou para São Francisco, sem imaginar que, se continuasse seguindo para oeste, bordejando o campo de gelo ao longo da costa siberiana por algumas semanas, poderia muito bem ter cruzado o caminho de De Long.

30 · UMA SEGUNDA TERRA PROMETIDA

Quase 1.600 quilômetros a noroeste da ilha de Wrangel, o comandante De Long e seus homens cuidavam dos ferimentos em tendas encharcadas montadas no campo de gelo que derretia rapidamente no mar Siberiano Oriental. Era Quatro de Julho — exatos 22 dias depois de o Jeannette afundar, e dezesseis dias desde que eles tinham começado a jornada sobre o banquisa.

Os homens tentaram demonstrar animação com o aniversário dos Estados Unidos. Bandeiras americanas tremulavam sobre as tendas. Uma garrafa de conhaque foi tirada do esconderijo. Lauterbach tocou sua gaita, provocando uivos dos cães, encolhidos ao abrigo do vento nos botes baleeiros virados. Mas não havia como ocultar o fato de que o moral tinha caído muito. O delírio de alegria das primeiras semanas e a camaradagem do esforço comum tinham acabado. As canções folclóricas emudeceram.

Os homens estavam exaustos, a pele ressecada, marcada de vincos, os lábios rachados, as faces inchadas, as mãos cheias de calos e bolhas. Todos tinham padecido com variações da cegueira da neve, frieiras e problemas gastrintestinais. Tornaram-se pouco mais do que acumulações de feridas deslocando-se no gelo. Todos os ossos doíam, todos os tendões latejavam, cada respiração queimava.

O dr. Ambler não conseguia mais controlar tantas distensões, cólicas, contusões e espasmos musculares aos seus cuidados. Os remédios para aliviar a dor estavam acabando. Alguns

homens desenvolviam estranhas neuropatias que faziam com que as mãos e os pés formigassem, e ainda havia feridas provocadas pela ulceração do frio. O olho de Danenhower voltou a inflamar, um sintoma que Ambler considerava particularmente preocupante. A luta de Chipp contra uma provável intoxicação por chumbo quase o levou à morte. Os pés de Heinrich Kaack estavam cobertos de medonhas bolhas de sangue. A ferida supurante da perna de Alexey não sarava, apesar de Ambler conservá-la diligentemente tratada com uma solução de colódio e ataduras limpas. Erichsen passava noites acordado com fortes dores de dente, e Lauterbach vivia curvado com cólicas tão dolorosas que, nas palavras de De Long, dava a impressão de que “iria assistir a um funeral a qualquer momento”.¹

Alguns homens sofriam convulsões com frequência. Outros pareciam enveredar para a loucura. Fome e sede eram companheiras constantes. As tendas vazavam. Os couros fediam. As botas barulhentas espirravam água fria do mar. Uma nova corrente clandestina de desespero acompanhava-os em seu trabalho. A missão na qual estavam empenhados — tentar alcançar águas abertas — parecia cada vez mais duvidosa, pois os três barcos de madeira que arrastavam tinham levado tantas pancadas (“flexíveis como um cesto”, disse Danenhower),² que não havia qualquer garantia de que flutuassem quando lançados ao mar.

Enquanto isso, os cães, de tão famintos, deram para comer arreios de couro; estavam em tal estado de agitação que praticamente não serviam para nada. “As confusões que aprontavam”, disse Ambler, “eram enervantes e provocavam os mais profundos e sentidos xingamentos”.³ O fato inegável era que os cães estavam aos poucos morrendo de inanição. “Cada um tinha seu animal favorito e dividia com ele suas rações”, escreveu Danenhower, “mas não era suficiente.”⁴ Muitos dos cães mais doentes e famintos eram acometidos de ataques

epilépticos e morriam, um por um — deixando mais peso para os humanos carregarem.

Mas muitos homens já não conseguiam carregar nada. Alguns nem andavam. Uns poucos não se seguravam em pé. A esses De Long chamava de “ineficazes”. Um “grupo muito triste”, disse Melville, que descreveu seu acampamento como “um monte de farrapos, sacos e velhos barcos surrados”.⁵

Até ali, De Long tinha conseguido manter notável disciplina nas fileiras sem recorrer à força bruta — a rigor, não desferiu um único golpe durante toda a expedição. Apesar disso, pensamentos dissidentes, talvez até sediciosos, impregnavam o ar. Não que alguém se julgasse mais capaz de liderar do que De Long. Não que alguém tivesse ideias melhores sobre o que fazer ou para onde ir. Se a insatisfação se espalhasse, teria sido uma insurreição nascida de um descontentamento genérico. Pequenos defeitos de personalidade assumiam grandes proporções. Erros mesquinhos adquiriam dimensões de crimes graves. Rancores se tornavam moralmente justificáveis e obsessivos.

De Long estava tendo dificuldades com os dois cientistas civis. Newcomb se revelara inútil — não fazia nada além do que o dr. Ambler chamava de “perder tempo com bobagens”. Passava os dias atrás do grupo, balbuciando obscenidades contra os oficiais. Melville não achava Newcomb “nem útil nem ornamental”. O jovem naturalista era o menor e mais fraco do grupo, mas também o mais obstinado. Ambler estava quase perdendo a paciência com ele. “Ainda não aprendeu a obedecer em silêncio”, escreveu o médico, “e vai se machucar se não desistir.”⁶

A situação de Collins, nesse meio-tempo, só tinha piorado. O ódio do irlandês contra De Long, e o do comandante contra ele, tornara-se tóxico. De Long mantinha Collins numa espécie de prisão domiciliar, isolando-o dos outros, talvez receando que ele de fato tentasse provocar um motim. Os outros oficiais pareciam partilhar o mesmo desdém por Collins. Embora atirasse bem com

um rifle, ele era, segundo os demais, desajeitado e inepto, quase sempre mais um estorvo do que uma ajuda no gelo. (Melville disse que Collins andava se arrastando, como uma “vaca irlandesa”.) A certa altura, o comandante irritou-se e gritou com Collins. “Não quero que ponha a mão em mais nada sem eu mandar!”⁷ Pelo menos, em sua solidão, Collins parara de fazer trocadilhos.

Diante de todas essas dificuldades, De Long aspergia seu diário com novas pérolas de eufemismo. Fitando uma massa confusa de gelo atravancado e de água formada por gelo derretido que lhes exigiria semanas de esforço para atravessar, ele predisse estoicamente: “Algo está por vir”. Desesperado e desorientado pelo nevoeiro durante a maior parte da semana, tudo o que admitiu foi que “nada sabemos sobre nossa posição”. Quando o grupo foi chicoteado por uma nevasca que os impedia de avançar, De Long escreveu que o tempo aquele dia não “estava nada satisfatório”. Depois de mergulhar numa fenda e se encharcar de água gelada até o pescoço, anotou, brevemente, que aquele dia envolvera “uma viagem agitada”.

Lutar como uma mula esparavonada, mas não avançar mais de um ou dois quilômetros por dia, era “muito desanimador”, reconhecia De Long. Mas ele parecia estar à altura do sofrimento — vicejava na adversidade. Sua capacidade de aguentar a dor, seu desprezo por qualquer espécie de moleza, sua férrea ética de trabalho — de onde vinha tudo isso? Era um masoquismo aquecido, não obstante, por animado otimismo: ele quase sempre conseguia localizar alguma reserva de esperança.

Voltando-se para o seu diário ao fim de um dia de pesadelo, escreveu: “Cansado, com frio, molhado, faminto, sonolento, desapontado e desgostoso; mas pronto para enfrentar tudo de novo amanhã.”⁸

Havia outros com a mesma atitude, a mesma determinação de De Long. Entre os marujos, destacavam-se Nindemann, Louis Noros, Bartlett, Sweetman e Erichsen. Eram fortes como touros,

aparentemente imunes a doenças, sempre solícitos com os demais e impulsionados por uma vontade indômita. Entre os oficiais, Melville continuava a ser o esteio de De Long. O maquinista não falhava nunca.

Ainda assim, mesmo com homens desse calibre, De Long reconhecia que sua longa caminhada a pé através do campo de gelo era quase impossível — física, mental e espiritualmente. “Não há trabalho no mundo mais duro do que puxar estes trenós”, escreveu. “O arrasto, os escorregões e puxões, o cinto de rebocar que de repente sobe para o peito são temerosamente fatigantes; e o trabalho com as picaretas no gelo duro como sílex faz todos os ossos doerem. Homens *não podem* fazer isso... dez horas e meia por dia sem parar.”⁹

Ambler ia mais longe, sugerindo que “esse trabalho nunca deve ter sido feito por homens, e espero que não seja feito novamente”. Lembrando seus dias em um campo de prisioneiros na Guerra Civil, acrescentou: “conheço um pouco os homens em situações difíceis, mas nunca vi homens que se comparassem a estes. Estamos viajando há quarenta dias, com toda espécie de dificuldade; mas nem um murmúrio, e hoje, depois de dezenove horas de trabalho, estão bem-dispostos e aparecem sorridentes.”¹⁰

DE LONG TINHA de concordar com Ambler, mas o comandante percebia que o bom humor dos homens estava murchando. Eles desfalcavam o suprimento de *pemmican* e havia muito não avistavam um animal selvagem. Ainda não havia nem sinal de águas abertas — aqueles labirintos móveis de gelo macio e detritos pareciam não acabar nunca, e não havia quaisquer pontos de referência que pudessem servir como meta, nem um destino fixo no horizonte que desse sentido a sua labuta. A costa

central da Sibéria ainda estava a mais de oitocentos quilômetros de distância. E De Long sabia que havia pouco tempo; o breve verão ártico logo acabaria, e eles ficariam presos ao gelo do inverno.

Pelo menos então, o gelo fazia algum sentido. Pelo menos então formaria alguma superfície confiável, que seus pés seriam capazes de entender. Não havia ordem alguma no gelo em que eles estavam agora, nenhuma consistência. Sua própria aparência — a cor, a textura, a solidez, a amplitude, a estrutura cristalina, os pontos de colapso, a tendência à movimentação, o potencial de fragmentação, a capacidade de absorver ou refratar a luz — parecia em fluxo constante.

Aquilo era o que Petermann chamava de mar Paleocrístico. Era o produto de milênios de devastadora agitação dos elementos atuando sobre o gelo, que endurecia, congelava, descongelava e voltava a endurecer e congelar. Podia-se olhar para aquilo o dia inteiro sem perceber qualquer coerência. Agulhas de gelo davam lugar a poças raiadas; a neve espessa, a bolsões ondulados de gelo novo, a charcos de gosma, a lagoas de águas abertas, a campos de batalha revirados de cacos e tijolos, a espectrais esculturas azuis de gelo antigo e a enrugamentos de neve formados pela erosão do vento que os russos chamam de *sastrugi*. A lógica da banquisa, com suas forças de atração e repulsão, era inescrutável. Era a própria definição de acaso.

Atolando e tropeçando, os homens continuavam buscando o traço de algum padrão, qualquer coisa previsível ou utilizável, um sulco onde pudessem acomodar seus pensamentos. Mas nada disso era visível. Era como se aquela paisagem de gelo que derretia observasse um corolário ártico do número π — uma sequência que nunca se repete ou se resolve. Cada leque de complexidades, cada faixa piscante, cada montículo e crista de gelo, cada fenda alveolada ofereciam novas urdiduras misteriosas de desenho.

De início, De Long empenhava-se em encontrar um vocabulário para caracterizar aquela exasperante qualidade do gelo. Em páginas e páginas de diário, ele variava suas descrições. Falava de “feias aberturas”, de campos “terrivelmente ermos e irregulares”, “amontoado de coisas, e com tantos buracos”, “gelo que lembra alabastro”, “faixas [que] vão serpenteando até se tornarem veias estreitas entre massas empilhadas”, “terríveis massas de montículos e escombros”, “massas desnorteantes de gelo e água”. Finalmente, pareceu se cansar de tantos termos descritivos, fixando-se numa palavra que servia para tudo: *bagunça*. “Uma pavorosa bagunça,” escreveu, “a nojenta e repulsiva bagunça”, “uma tremenda bagunça... de gelo deteriorado”, “uma confusa bagunça”, “uma bagunça de blocos de gelo soltos”, “uma incômoda bagunça”, “a bagunça que não para de deslizar e mudar.”

Outro problema nesse gelo universalmente remexido era a dificuldade, quase impossibilidade, de encontrar água doce — *realmente* doce. De Long instruíra o grupo da água a só raspar o gelo e a neve dos montículos mais altos e, mesmo assim, não ir além de uma polegada de profundidade. A água que coletavam geralmente tinha bom sabor. Mas quando o dr. Ambler fez um teste com nitrato de prata em amostras do suprimento de água potável, o resultado revelou uma dose alarmante de salinidade. A conclusão era inegável: o sal permeava completamente o mundo gelado, mesmo os lugares mais altos e seguros. Por mais de um mês eles vinham bebendo água salobra sem saber — acrescentando mais sal à já salgada dieta de *pemmican*. De Long conseguiu registrar mais um erro na longa lista de ideias perigosamente equivocadas de August Petermann: a teoria do falecido cartógrafo de que a calota de gelo era uma fonte ilimitada de água doce, disse De Long, “foi totalmente derrubada”.¹¹

Não havia como saber quais problemas de saúde, entre os que agora os afligiam, tinham sido causados ou exacerbados

pelo constante consumo de salmoura. De Long preocupava-se especialmente com o escorbuto, que naquela época muitos acreditavam estar de alguma forma relacionado ao consumo de sal — e aumentou a porção diária de suco de limão concentrado. Mas o comandante sabia que não dava para continuar assim por muito tempo. Precisavam encontrar água doce.

NAQUELE DIA DA Independência, os homens tentaram se divertir, felizes de poderem tirar os óculos de proteção e esquecer qualquer preocupação sobre como avançar na “bagunça”. Mas De Long, sozinho em sua tenda-escritório, mergulhou num estado de espírito incaracteristicamente lúgubre. Perdeu-se em pensamentos melancólicos que o fizeram voltar três anos no tempo. “Nossas bandeiras estão hasteadas em homenagem a este dia, que para mim, apesar de tudo, é um dia triste”, escreveu. “Há três anos, em Le Havre, o Jeannette foi batizado, e muitas coisas agradáveis foram ditas, muitas expectativas foram criadas, todas elas afundadas com o navio. Nunca pensei que três anos depois estaríamos no gelo, com uma história de navio perdido para levar de volta aos que nos desejaram boa sorte.”¹²

Naquele belo dia em Le Havre, com Emma ao lado de De Long, Bennett tinha falado em mandar Stanley ao Ártico se houvesse algum problema com o Jeannette. Mas, realisticamente, De Long sabia que ele e seus homens estavam fora do alcance de qualquer salvador. Bennett não poderia ajudá-los, nem mesmo seu país, que estaria comemorando o 105º aniversário quando o sol surgisse do outro lado do planeta. As bandeiras americanas que tremulavam nas tendas pareciam zombar de De Long, pareciam simbolizar a impotência e a irresponsabilidade de seu país, bem como sua própria e irremediável solidão. A única esperança que lhe restava era

tentar redobrar a determinação de todos. Teriam de se salvar por conta própria.

Mas a responsabilidade de preservar a vida humana começava a lhe pesar. “Meu dever com os que vieram comigo é levá-los de volta a salvo e empenhar toda a minha capacidade mental e todas as minhas forças nesse objetivo”, escreveu horas mais tarde. Precisava olhar “a desgraça nos olhos e... descobrir o que ela poderá exigir”.¹³

OITO DIAS DEPOIS, em 12 de julho, a sorte de De Long mudou. De manhã cedo alguma coisa tremeluziu no horizonte. Dunbar, como sempre, foi o primeiro a avistar. Ele marchava bem à frente dos outros, plantando suas bandeiras negras na neve. De repente, ao longe, para o lado sul, abriu-se rapidamente uma brecha nas nuvens, e ele jurou ter visto uma ilha — grande, luminosa, pontuada de montanhas. Mas logo, tão depressa como se abriram, as nuvens se fecharam, e Dunbar ficou em dúvida se de fato tinha visto o que julgava ter visto.

Pouco mais tarde, depois do jantar, as nuvens voltaram a se abrir e dessa vez todos viram. “Uma visão brilhante surgiu diante de nossos olhos”, escreveu Melville.¹⁴ Gritos espontâneos de alegria irromperam entre os homens. Danenhower descreveu-a como “um dorso de baleia muito parecido com uma ilha coberta de neve” embora a visão fosse “tão distorcida por efeitos atmosféricos” que “muita gente não acreditava em sua existência”. De Long estava extremamente descrente. “Havia alguma coisa lá que certamente *parecia* terra”, admitiu. “Mas o nevoeiro assume formas tão enganosas que não se tem certeza de nada.”

Ainda assim, o interesse do comandante foi espicaçado o suficiente para que ele abrisse as cartas de Petermann e

examinasse a imprecisa topografia das Novas Ilhas Siberianas. Por seus cálculos da posição onde estavam, a ilha conhecida mais próxima — marcada no mapa como “Ostrov Faddeyevsky” — ficava mais de 190 quilômetros a sudoeste. Era longe demais para que se tratasse da massa enevoadada que acabavam de avistar. “Não acredito que tenhamos avistado terra hoje”, concluiu, classificando a visão como miragem.

Mas no dia seguinte os homens voltaram a ver a ilha. Dessa vez, os detalhes eram tão vívidos que não havia mais dúvida. “O sol brilhava claramente do lado sul”, escreveu Melville, “e a terra se revelava com nitidez; os picos de suas montanhas azuis elevando-se grandiosamente nas alturas, o gelo e a água aparecendo claramente embaixo, enquanto uma nuvem branca, ofuscante, flutuava, sonhadora, em cima.” Era “a cena mais perfeita”, disse o maquinista. “Renovou nossas esperanças”, como uma “segunda Terra Prometida”.¹⁵

De Long refez sua trajetória para interceptar a massa terrestre e foi obrigado a supor que se tratava mesmo da ilha Faddeyevsky. Naquele momento, houve uma profunda mudança no significado da marcha. Terra podia significar alimento, água doce, lenha flutuante trazida pelo mar e a possibilidade de resgate. Igualmente importante, terra era algo a almejar, um ímpeto, um ponto focal. A ilha ainda estava a muitos quilômetros de distância. Mas o efeito foi arrebatador. Todos voltaram a se reagrupar animadamente quando Nindemann gritava “*Yo-Heave-Yup*” para que puxassem ao mesmo tempo, e se esforçaram como nunca. Disse Melville: “Cada um se tornou imediatamente um Hércules.”¹⁶

Ao se aproximarem da ilha, animais selvagens começaram a aparecer. Os céus fervilhavam de mergulhões, gaivotas de Ross, biguás-pelágicos e outras aves. No gelo diante deles, avistavam-se as formas irreais de mamíferos marinhos. Em 14 de julho, com autorização de De Long, Collins pegou um rifle de repetição Winchester e saiu para caçar. Uma hora depois voltou com uma

foca. Os homens estavam tão famintos de carne fresca que De Long deixou de lado o hábito de pendurar a carcaça para dissipar o calor do animal. Em vez disso, escarnaram a foca imediatamente, removendo a gordura e a coluna e cortando a carne ainda quente em pequenos pedaços, que logo foram fervidos num caldo de extrato de carne.

O sabor era sublime. “Foi um banquete de que vou me lembrar por muito tempo”, disse De Long. “Era como se tivéssemos jantado no Delmonico's.”¹⁷ A avaliação de Ambler foi mais ambígua. De início, “era muito saborosa” e ele comeu “uma boa porção, mas no fim eu já não gostava tanto como no começo”.¹⁸ Posteriormente, transformaram a gordura em graxa, que esfregaram nas botas e tendas mal vedadas.

Poucos dias depois, Collins e Ambler, caçando juntos, fizeram uma vítima maior: uma morsa. Collins disparou o primeiro tiro no mamífero dentro da água, atingindo-o perto do olho. “E lá se foi a morsa”, disse De Long, “achamos que nunca voltaríamos a vê-la”. Momentos depois, porém, alguém do grupo ouviu um sopro estridente de alguma coisa raspando no bloco de gelo e viu grandes borrões de sangue. Ambler correu para a morsa e disparou-lhe cinco tiros no crânio. Dunbar, armado com uma faca, enfiou-a na barbatana e passou uma corda quando o animal já começava a afundar.

Um grupo numeroso arrastou a morsa para o acampamento. Era um jovem macho, pesando quase setecentos quilos. De Long ficou emocionado com aquela boa sorte. “As partes mais finas, contrafilé, lombo, coração, fígado, miolos e barbatanas serão mais que suficientes para três refeições nossas”, escreveu ele, “e os cães podem comer o dia inteiro se quiserem.”¹⁹ Quando retiravam a carne do animal, encontraram camarões, anêmonas, pepinos-do-mar e eperlanos na barriga. Todas as partes da carcaça seriam usadas. A pele seria cortada em pedaços para fazer sola de bota, a gordura se converteria em graxa e combustível para cozinhar, os ossos serviriam para reforçar os

instáveis trenós, e as presas seriam dadas como troféus aos atiradores, Collins e Ambler — mas usadas, na verdade, como picaretas. De Long achou o cozido “excelente”, embora “não tão bom quanto cozido de foca, a carne mais áspera e não tão doce”.²⁰ Newcomb achou a pele cozida “não muito diferente de pé de porco, e com vinagre imagino que ficaria muito boa”.²¹

QUATRO DIAS DEPOIS, a despensa ficou ainda mais rica. Em 24 de julho, um jovem urso-polar, com manchas marrons na pele devido a incursões em terra seca, foi avistado. Alexey e Aneguin emboscaram o animal por um momento, disparando dois tiros de longe, mas erraram. Poucas horas mais tarde, Carl Görtz o viu. O animal chegara a menos de quinhentos metros do acampamento, aparentemente atraído pelo cheiro do cozido de morsa. “Görtz se arrastou até uns cem metros dele sem ser notado”, disse De Long, “e plantou duas balas com bom resultado.”²²

As refeições proporcionadas pelo urso superaram até mesmo os banquetes recentes. Usando latas de *pemmican* vazias como fogareiro, fritaram bifes e costeletas. Então, segundo Melville, “assaram as patas e fizeram cozidos com a carne dos flancos, usando a gordura como combustível”.²³ Dois dias depois, a carcaça tinha sido consumida. Em poucas refeições, comeram o urso de 225 quilos.

Impossível exagerar o efeito dessa carne fresca nos homens. As risadas voltaram. As observações que faziam eram mais agudas. A energia aumentou. Todo mundo, até mesmo Chipp, saiu da lista de doentes. Enquanto marchavam para a ilha, as canções reapareceram.

O pedaço de terra sumiu de vista por vários dias, encoberto pelo nevoeiro denso. A presença cada vez maior de animais parecia um sinal revelador de que estavam se aproximando, mas

não era possível ter certeza. Um dia, apesar de a ilha permanecer obscurecida, o céu se abriu o suficiente para o comandante fazer uma cuidadosa leitura de posição. A notícia era tão boa que, enquanto os homens juntavam seu equipamento, De Long pediu a Melville que a divulgasse imediatamente.

“Rapaziada!”, berrou o maquinista, com toda a voz que tinha. “O comandante diz que viajamos 34 quilômetros na última semana — e agora temos uma corrente a nosso favor.”²⁴ O deslocamento do gelo para o norte já não era mais rápido o suficiente para neutralizar o avanço da marcha dos homens. Por fim, eles estavam mesmo indo para a frente.

Um grito vigoroso partiu dos homens, que retomaram a caminhada com o que Melville chamou de “vigor renovado”, avançando através do nevoeiro.

Foi nesse período brilhante, mas incerto, que o dr. Ambler deparou com uma borboleta viva, voando entre os blocos de gelo. Era uma coisa tão bela, tão incompatível com o cenário, que os homens se limitaram a sorrir de admiração. Uma *borboleta* — não viam qualquer variedade dessa esvoaçante criatura havia mais de dois anos. Não podia ser uma “frequentadora assídua” do gelo, escreveu De Long, “e certamente foi lançada da terra pelo vento” — de uma terra que com certeza estava perto, e tinha de oferecer algum calor, alguma estabilidade, para cultivar forma de vida tão improvável.

Com essa delicada inspiração, os homens continuaram marchando.



ENQUANTO CAMBALEAVAM RUMO à ilha, um dos homens voltou para a relação de enfermos. Foi Danenhower — seu olho sífilítico continuava piorando. O dr. Ambler precisou dar cada vez mais

atenção ao problema. O olho estava, segundo rabiscou o médico em suas anotações, “congestionado... inflamado... vermelho”. Ambler achava que talvez fosse preciso operar novamente, mas a maioria dos instrumentos de que precisava para a cirurgia tinha afundado com o navio. Tudo que podia fazer era tratá-lo com quinino e unguentos anti-inflamatórios e enxaguá-lo de vez em quando. Apesar disso, o olho não melhorava.

O que agravava a moléstia de Danenhower era o fato de ele negar, categoricamente, que houvesse algum problema. Dizia que enxergava muito bem — e ao que parecia, acreditava nisso. Mas, durante a marcha, vivia caindo em fendas e tropeçando nos obstáculos mais insignificantes. Com o olho ruim coberto por uma atadura e o outro escurecido pelos óculos de proteção contra a neve, e com as sequelas neurológicas causadas pela sífilis, que talvez lhe tivesse comprometido o equilíbrio, o navegador se tornara, nas palavras de Ambler, “um estorvo”. Mas o orgulho e o desejo de não desapontar os companheiros não permitiam que Danenhower admitisse o fato. Ele insistia em dizer que dava conta de ajudar a rebocar a carga — mais que isso, afirmava ser o homem mais forte no gelo.

Depois de alguns dias de altercação entre Ambler e Danenhower, De Long teve de intervir. Chamou o navegador à sua tenda-escritório. “Você não está enxergando”, disse De Long. “Isso é evidente, pela maneira como tropeça na neve.”

Danenhower protestou. Disse que, muito pelo contrário, era forte e saudável e enxergava tão bem quanto qualquer um.

De Long o interrompeu: “Danenhower — você é um *entrave*! Seria um obstáculo em qualquer coisa em que resolvesse ajudar.”

“Nesse caso, o que o senhor quer que eu faça?”, perguntou o navegador.

“Recuso-me a lhe dar qualquer trabalho até que o dr. Ambler o tire da relação de enfermos. Por ora, você vai viajar no trenó hospitalar.”

Quando Danenhower tentou dar uma explicação, De Long o interrompeu: “Está dispensado!”

Danenhower saiu da tenda arrasado e ressentido. Procurou mais uma vez o dr. Ambler e embarcou no trenó hospitalar para ser puxado por outros, como se fosse mais alguns quilos de *pemmican*. O médico olhou para ele com desgosto. Lembrou-se de que em Washington tinha recomendado com veemência a De Long que Danenhower fosse impedido de participar da expedição. Esperava que seu paciente sífilítico agora sentisse “muita vergonha” de ir para o Ártico sabendo perfeitamente que “estava doente, e que era suscetível de ser confinado”. Perversamente teimoso, Danenhower “dissimulara o máximo possível”.²⁵

Agora a inconseqüência de Danenhower punha em perigo não só ele próprio, mas todos os demais. Disse Ambler: “Não acredito que algum homem já tenha sido amaldiçoado com um paciente como esse.” Mas Ambler logo se entregou a outros pensamentos. Na Virgínia, sua noiva fazia aniversário. Ele escreveu o seguinte no diário: “A mocinha... deve ter 21 anos. Passamos momentos muito agradáveis há exatamente três anos”. Sentado sozinho durante o jantar, Ambler brindou “à saúde dela com o que tinha de melhor: chá numa caneca de lata”.²⁶



OS HOMENS AVANÇAVAM com esforço pelo nevoeiro. Várias vezes as nuvens se abriam para revelar a ilha, mas as refrações eram tão estranhas e caprichosas que ficava impossível avaliar a distância — ou as condições do gelo no caminho. De Long esquadrinhava essas mudanças caleidoscópicas pelo binóculo. “Quanto mais olho, mais confuso fico”, disse. Ambler rabiscou em seu diário: “A ilha parece se afastar à medida que avançamos.”²⁷ Primeiro,

parecia cercada de gelo; momentos depois, dava a impressão de erguer-se diretamente do mar aberto. Então desaparecia e voltava mais tarde. “Eu me sentei e examinei aquilo por uma hora, observando cada mudança”, escreveu De Long. “Fiquei bastante espantado.”²⁸

Igualmente desconcertante para De Long era saber *para qual* das Novas Siberianas estavam indo. Abriu mais uma vez suas cartas e decidiu que só podia ser uma das Ilhas Lyakhovsky (A Pequena e a Grande Ilhas Lyakhovsky são as mais meridionais das Novas Ilhas Siberianas). Mas se *era* uma das Ilhas Lyakhovsky, então seus mapas eram muito malfeitos — com erros de mais de 150 quilômetros. Estudando melhor o enigma, De Long percebeu que tinha deixado de levar em conta outra possibilidade: afinal, talvez não se tratasse das Novas Ilhas Siberianas. Talvez fosse uma nova ilha — uma ilha que, como Henrietta, nunca tinha sido mapeada, nem vista, antes. “Volto a ter esperança”, escreveu num acesso de comoção, “de que tenhamos feito uma nova descoberta.”²⁹

O nevoeiro adensou e os homens perderam a ilha de vista por vários dias. Mas tinham certeza de estar chegando perto, porque já escutavam o incessante triturar do gelo na costa, bem como o cacarejar e tagarelar do que lhes parecia milhões de aves marinhas. Com frequência viam uma ou outra ave voando alto com alimento no bico.

Em 28 de julho, o sol atravessou as nuvens, e de repente a ilha irrompeu diante deles com magnífica nitidez, a menos de dois quilômetros de distância. O ponto mais alto assomava centenas de metros acima do oceano pontilhado de blocos de gelo. A ilha, consideravelmente maior do que Henrietta ou a ilha Jeannette, estava coberta de imensas geleiras. Musgo crescia nos cabos, e em vários lugares havia penhascos raiados de guano. Melville conseguiu ver “massas perpendiculares de rocha negra basáltica, manchadas num ponto e em outro com trechos de líquen vermelho e escurecidas por matéria vegetal

decomposta de idade ignorada”. À volta de toda a ilha havia “gigantescas rochas quebradas e trituradas pela mão do tempo”.³⁰

Os homens removeram os óculos de proteção enfumaçados, largaram as cordas de puxar e ficaram embasbacados. Para Newcomb, era “uma terra de torrentes impetuosas, geleiras imensas, inexpugnáveis solidezs rochosas e escarpas de indescritível grandiosidade”.³¹ Gaivotas, airos, gaivotas-de-bico-de-cana e mergulhões fervilhavam aos milhares, voando “em grupos tão densos que escureciam o sol”. Logo atrás do barulho ensurdecedor do grito das aves havia outro som, baixo e constante, que Newcomb descreveu como “zumbido, como de um enorme enxame de abelhas”.³² Era o rumor misturado de aves cutucando, arrulhando, rindo e sussurrando em seus milhares de nichos e locais de nidificação. Era o próprio zunzum da vida.

Os homens ficaram deslumbrados com o espetáculo; alguns verteram lágrimas de comoção. Nunca tinham visto ou ouvido tantos seres vivos amontoados num só lugar.

Perto como estavam, De Long percebeu que chegar à ilha seria uma provação. O gelo que os separava e a costa eram um emaranhado de “confusões e problemas” — com obstáculos suficientes, pensava ele, para “fazer Golias recuar”.³³ Ambler previu que teriam “muitíssimos problemas para resolver”.³⁴ Mas todos estavam tão inspirados pela visão da ilha que De Long decidiu tirar proveito da nova energia e fazer uma arremetida prolongada.

Quando puseram os pés na praia pedregosa, em 29 de julho, De Long reuniu seus homens, sujos e descabelados, para fazer um anúncio. Precisou berrar para ser ouvido em meio à gritaria das aves. “Esta terra rumo à qual estamos penosamente avançando há tanto tempo”, disse, “é uma nova descoberta. Dela tomo posse em nome do presidente dos Estados Unidos.”³⁵

Três gritos de comemoração foram ouvidos, e os homens debandaram pela ilha à procura de lenha trazida pelo mar para fazer uma fogueira. Embora exaustos — “todo mudo está arreventado”, disse De Long, “e não poderia mais continuar” —, saborearam a sensação da terra firme sob os pés. À exceção de Melville e do pequeno grupo que visitara a ilha Henrietta, os homens do Jeannette ficaram 697 dias sem andar em solo enxuto. O dr. Ambler alegrou-se com a sutil sensação do que chamou de “renovar as conexões elétricas entre meu corpo e a terra”.³⁶

Não demorou para que uma fogueira crepitasse na praia pedregosa. Bandeiras americanas tremularam sobre o orgulhoso acampamento de De Long — e dessa vez, pensou, elas não pareciam zombar dele.

31 · OITO DIAS PRECIOSOS

De início, o ouvido não registrava o barulho; era mais uma vibração baixa, vinda das profundezas da terra. Quase todos os homens, fungando dentro de seus sacos de pele de foca, estavam exaustos demais para detectar. Mas então o chão “sacudiu e tremeu”, contou Melville, com “o rugir de um trovão distante”.¹ O estrondo irregular ganhou força e intensidade, espantando as aves de seus poleiros nos penhascos. Dentro das tendas, alguns olhos se abriram de súbito, faces se contorceram em carrancas confusas e sonolentas. O barulho e a sensação eram inéditos para eles. Muitos acharam que se tratava de um terremoto.

De Long e seus homens saíram das tendas aos tropeções e, espantados, não conseguiram acreditar no que viam através da luz da madrugada ártica: cerca de quatrocentos metros diretamente acima deles, nas encostas com pedras acumuladas junto aos penhascos, começara um desmoronamento. Os detritos seguiam “sua medonha trajetória em nossa direção com velocidade irrefreável”, relatou Melville.²

Felizmente, a expedição estava acampada numa cova pedregosa separada da encosta por um estreito canal de água. As rochas, em sua queda estrepitosa, iam se acumulando no canal, onde “batiam com tanta força que faziam espuma”, disse Newcomb, e “espirravam água a quinze metros de altura”.³ Se a água não estivesse ali para deter as pedras, comentou Melville, “teríamos sido sepultados pela massa que desabava”.

Uma nuvem de pó e saibro cobriu o acampamento — sufocando os homens e fazendo-os refletir sobre a sorte que tiveram. Não podiam deixar de pensar que a ilha estava tentando dizer-lhes algo. Era como se aquele imaculado pedaço de rocha ártica, nunca tendo visto seres humanos invadirem seus domínios, protestasse contra a presença da expedição da maneira mais veemente possível. A avalanche depositou “uma terrível quantidade de pedras quebradas”, disse De Long. Mas ele não parecia nem um pouco impressionado com a quase catástrofe. Depois de todas as tribulações que haviam enfrentado até ali, escreveu ele, “estamos preparados para tudo e não nos surpreendemos com nada”.⁴

De Long *ficou* surpreso, isso sim, com um detalhe: aquela ilha onde tinham desembarcado se revelara uma considerável propriedade imobiliária. Em sua primeira manhã ali, 30 de julho, ele despachou grupos de reconhecimento em todas as direções, e os relatos foram impressionantes. Os homens descobriram cabos, platôs, cones vulcânicos, várias geleiras e diversos afloramentos rochosos com veios de carvão. Coletaram um par de chifres de rena desbotados, amostras de opala, quartzo de ametista e lava basáltica, além de ossos de diversos mamíferos marinhos. Encontraram rastros de urso, raposa, coelho e tetraz. A ilha se estendia por quilômetros e quilômetros — era grande demais para ser explorada em apenas um ou dois dias.

Contemplando a magnitude de sua descoberta, De Long decidiu chamar o lugar de ilha Bennett. No que lhe dizia respeito, ela agora fazia parte dos Estados Unidos. “Acrescentei a ilha Bennett ao território americano”,⁵ escreveu, e em seguida batizou a alta escarpa ao lado do acampamento de cabo Emma.

Ostrov Bennetta, como a ilha aparece hoje nos mapas russos, tem cerca de 155 quilômetros quadrados, de longe o maior fragmento no desabitado arquipélago conhecido como ilhas De Long (em comparação a ela, a ilha Henrietta, também considerada parte das ilhas De Long, é uma migalha — apenas

11,6 quilômetros quadrados). O cume da montanha mais alta de Bennett atinge 426 metros, e a ilha tem quatro geleiras, uma delas com 170 metros de espessura. Apesar de rochoso e sem árvores, boa parte do território é coberto de baixas plantas túndricas — ervas, juncos, musgos e líquenes. Muitíssimo tempo atrás, no fim do Pleistoceno, Bennett foi uma montanha isolada que se erguia no leito da planície de Beríngia, que outrora ligou a Sibéria à América do Norte e agora jaz submersa no fundo do oceano Ártico.

Durante sua estada em Bennett, De Long ficou dividido entre impulsos conflitantes. De um lado, queria explorar e mapear a ilha — aquela era, afinal, a primeira descoberta geográfica importante da expedição. De outro, sabia que estava correndo contra o relógio ártico. A sobrevivência de todos exigia que seguissem rapidamente para o sul. Mas, antes de fazê-lo, precisavam ganhar força, consertar os barcos e, de modo geral, se robustecerem para encarar a nova empreitada. De Long se angustiava considerando essa delicada equação — descansar, explorar, continuar a marcha —, ciente de que o destino dos homens dependia de sua decisão. “Uma estada prolongada aqui”, reconheceu, “seria algo muito sério para nós.”⁶ Não podia ignorar que, como num oásis no deserto, havia vida naquela ilha, por mais tênue que fosse. Mas permanecer tempo demais ali seria morte certa.

Melville insistia com De Long para que explorassem a ilha Bennett. “Qualquer pessoa com instintos viris ou heroicos”, escreveu ele, perceberia o valor da exploração. Por outro lado, disse Melville, “a pessoa fraca, medrosa ou excessivamente cautelosa a evitaria”.⁷

No fim, os homens passariam oito preciosos dias em Bennett. Sua temporada ali foi, em muitos sentidos, idílica — “uma breve pausa em nossas angustiantes tarefas”, na opinião de Melville. Puderam beber a água doce dos riachos que serpenteavam pelas encostas, recém-saída das geleiras. Esquentaram a água

na fogueira e tomaram banho pela primeira vez em meses. Mantiveram-se aquecidos graças à imensa quantidade de toras que o mar levava até as praias, às vezes amontoadas em pilhas de troncos que, aos olhos de De Long, pareciam “docas em ruínas”.⁸ A tundra rochosa cobria-se de lindas flores do Ártico, além de uma espécie comestível de cloleária — De Long a chamava de “erva do escorbuto” —, que acrescentava um fresco sabor vegetal à dieta dos exploradores.

E carne não faltava. Havia aves marinhas por toda parte, que obscureciam o céu, e em cujas colônias abundavam ovos. De Long enviava grupos aos penhascos para matar pássaros às dezenas. Eram tão pacatos que tudo o que se precisava fazer era abrir caminho no meio deles e abatê-los com uma pedra. A carne tinha consistência borrachuda, mas ficava mais saborosa depois de frita em banha de urso. Melville adorava os “deliciosos cozidos de mergulhão, gaivotas, airos e outras aves marinhas”. De Long declarou: “Não me lembro de ter tido refeição mais faustosa.”

Outros, de início, acharam as aves gordurosas demais para o seu gosto: “O efeito que produziam, depois das refeições, era como o de uma vitela”,⁹ disse Danenhower, “e quase todo mundo do grupo ficou enjoado, inclusive o médico”. Como resumiu Ambler: “Dieta de aves — as velhas são duras; as jovens, tenras.”¹⁰ Newcomb, amante dos pássaros, limitava-se a dizer que aquelas criaturas aladas eram “aceitáveis” como alimento. Mas, quando diluídos com generosas porções de saladas de erva do escorbuto, os gordos cozidos desciam com mais facilidade.

Encontrar a ilha, percebeu De Long, fora uma bênção, um golpe da mais pura sorte, que viera justamente quando ele pensava que os homens não conseguiriam mais continuar. Agora, a cada dia que passava, via que o entusiasmo deles se renovava, que havia um novo brilho em seus olhos. “Parece que a Providência guiava nossos movimentos”, escreveu ele. “Há muito pelo que agradecer; todos estão em excelente estado de

saúde apesar da labuta terrivelmente dura; é uma maravilha pensar no nosso apetite, e nosso sono é profundo e ininterrupto.”

OUTRO FATOR QUE tornava a ilha Bennett um refúgio tão agradável para De Long era que ele não precisava mais se preocupar tanto com a disciplina. O comandante disse a Chipp para “dar-lhes toda a liberdade possível em solo americano”.¹¹ Durante os oito dias que passaram em Bennett, De Long distribuiu tarefas leves para os homens — estudar as marés, coletar artefatos animais e juntar espécimes geológicos. Mas, fora isso, via a situação quase como se tivessem aportado e tirado uma breve licença. Acreditava que aquilo era de vital importância para a disposição e a sanidade de todos — inclusive dele. Precisavam de repouso.

Collins estava livre para voltar a socializar com o grupo e andar pela ilha à vontade, desde que levasse seu caderno e fizesse esboços detalhados da topografia. Danenhower também tinha liberdade para fazer o que quisesse — as únicas condições eram que mantivesse o curativo no olho e tentasse não se machucar andando na instável encosta acima do acampamento. Newcomb foi plenamente reconduzido ao cargo para o qual fora contratado. Era, afinal, o naturalista da expedição, com especialidade em ornitologia — e ali estava uma ilha selvagem, inexplorada, repleta de aves, muitas delas raras ou pertencentes a espécies pouco conhecidas.

Todas as manhãs Newcomb pegava seu caderno de anotações e sua espingarda e saía para “longas caminhadas” de um dia inteiro, como ele dizia, quase sempre sozinho. Enfim chegara ao *seu* tipo de paraíso. Assinara contrato com a expedição justamente para isso, e era a primeira vez que sua especialidade se fazia necessária de modo direto.

Um dia, rastejou até um vale de rochas pontudas que “se erguiam como um grande castelo antigo”. Sentiu-se ao mesmo tempo eufórico e intimidado ao pensar que era a primeira pessoa a andar por aquelas pedras antigas. “Provavelmente o meu pé foi o primeiro a pisar naquele lugar”, escreveu, “e, parado contemplando tudo, quase esperei ver surgir um cavaleiro gigante qualquer, que me perguntaria como e com que direito eu ousava invadir seus domínios.”¹²

Em outro dia, o naturalista escalou 355 metros do que chamou de “rochas em desintegração altamente perigosas” para observar uma colônia de airos — uma espécie de grande mergulhão. Ele era capaz de passar o dia inteiro entre as aves. Ficava horas a fio sentado, absorto, observando-as de uma alta saliência coberta de líquen vermelho e nódoas de excremento. “Eu tinha certa inveja do lar aconchegante daquelas lindas criaturas”, disse. Os airos “pousavam em longas fileiras, como cidadãos numa reunião de eleitores, e eram muito barulhentos, as vozes ecoando de penhasco em penhasco”. Foi “o mais extenso viveiro de pássaros que já vi”.¹³

A cada passo da descida da encosta íngreme, Newcomb tinha de enfiar seu canivete entre os seixos até o cabo para não cair e morrer. De repente, ouviu alguém gritar lá embaixo: “*Cuidado, senhor!*” Era Sharvell, em pânico. Virando-se, Newcomb viu uma avalanche de “pedras enormes e terra solta vindo em minha direção”. Aparentemente, seus próprios movimentos tinham deslocado algo que fizera a massa desabar. “Percebendo uma chance de me salvar atrás de um afloramento, aproveitei-a depressa, no último segundo, enquanto aqueles mísseis mortais se precipitavam”, lembrou-se ele, que afirmou ter sido salvo “por um triz”¹⁴ e continuou seus felizes estudos de pássaros.

NO ACAMPAMENTO, SWEETMAN, o carpinteiro, fazia pequenos milagres de engenharia naval. Descobriu que os três barcos estavam em péssimo estado. Duvidava que flutuassem. No bote baleeiro, por exemplo, o cadaste estava rachado, e os resbordos — a fiada de tábuas perto da quilha —, furados. Todos os barcos precisavam de calafetagem, remendos e reforços, e algum tipo de cordame teria de ser inventado para aguentar as brutas velas que os impulsionariam para a costa siberiana.

Com ferramentas limitadas e apenas troncos jogados na praia pelo mar e ossos de morsa para substituir as tábuas de madeira, Sweetman se pôs a trabalhar. De Long, que ficava no acampamento fazendo medições barométricas e observações astronômicas, admirava o carpinteiro. O homem era um feiticeiro com as mãos, pensava. Melville, é claro, também teve algumas ideias inteligentes, e em poucos dias os três barcos foram declarados prontos para velejar.

Aumentando a série de boas notícias, Nindemann disse ter visto significativos trechos de oceano livre de gelo ao inspecionar a costa sul da ilha. Pela descrição que fez a De Long, havia “largas faixas de água indo na direção sudoeste, e o tempo todo o gelo se separava para formar outras”. No mar em frente à área onde estavam acampados, faixas menores começavam a se abrir. O comandante viu ali sua oportunidade. O mundo gélido finalmente se abria, mesmo que só um pouco — e quase no fim do verão ártico.

De Long percebeu um pequeno entalhe em um dos pedaços de madeira empilhados ao lado do acampamento. Examinando-o mais de perto, notou que era marca de machado e que aquele pedaço de madeira flutuante desbotada um dia fora um mourão de cerca. Não era possível saber de que continente ou ilha viera boiando, mas ele ficou comovido ao encontrá-lo naquela praia desolada; era o primeiro sinal de civilização que via em dois anos, uma sutil recordação de um mundo vivo para além da provação pela qual passava naquele momento.

Com os barcos em condições de uso e águas abertas para velejar, o comandante agora tinha aquele pedaço de madeira trabalhada para lembrá-lo de que de fato havia uma sociedade humana para onde navegar, em algum ponto do horizonte meridional.



ANTES DE PARTIR, porém, De Long precisava resolver outro problema: o que fazer com os cães? Dos quarenta cães de trenó que haviam embarcado no Alasca, restavam 23. Muitos estavam doentes, esgotados ou eram ferozes e irascíveis demais para rebocar qualquer coisa. O comandante não via sentido em desperdiçar mais alimento com eles — antes de chegarem à ilha Bennett, comiam 450 gramas de *pemmican* por dia. De qualquer maneira, não havia espaço para todos nos três barcos.

Assim, alguns cães teriam de ser abatidos. De Long foi até a matilha e estudou cada um. Conferenciou com Alexey e Aneguin, que os conheciam como ninguém. Era uma tarefa terrível, mas onze animais foram escolhidos. “Esses”, escreveu o comandante, “estavam todos extremamente cansados ou sujeitos a acessos. A quantidade de alimento que consomem não é compensada pelo trabalho que executam, e eu preciso pensar acima de tudo na vida humana.”¹⁵

Em 5 de agosto, ele deu a ordem a Erichsen. Um por um, o dinamarquês levou os cães para trás de uma pequena elevação. Onze tiros reverberaram nos penhascos. Os homens se encolhiam ao triste pensamento do que se passava. (“Pobres brutos”,¹⁶ foi tudo o que Danenhower conseguiu comentar.) De Long ficou particularmente angustiado por ver Jim e Tom partirem; eram dois dos seus favoritos, além de serem trabalhadores leais. O único consolo era que ainda dispunha de

doze cães saudáveis — inclusive Snoozer, que se tornara mascote da expedição.

O comandante não tinha planos de comer nenhum dos cães abatidos. Além da clara aversão de todos à carne canina, ele os considerava animais doentes. E, depois da semana na ilha Bennett, os homens já não corriam risco de morrer de fome.

Era praticamente impossível enterrar todos os cadáveres no solo congelado. Então, depois de uma pequena cerimônia, foram atirados no mar.



NO DIA SEGUINTE, depois de se livrar de alguns trenós e de tudo o que era desnecessário, o grupo começou a carregar os barcos. O interlúdio na ilha Bennett acabara.

A partida ocorreu na hora exata. Quase da noite para o dia, as portas do verão se fecharam. O mundo de gelo e neve começou a voltar com força. “Durante nossa curta permanência ali”, escreveu Melville, “como as mudanças foram grandes! Quando desembarcamos, a água se precipitava em torrentes das geleiras.” Mas, no momento em que se preparavam para partir, “o inverno já tinha chegado (...) Os riachos secaram, formava-se gelo novo”, e as flores árticas, “que aos nossos olhos pareciam tão alegres, logo se cobriram da roupagem de inverno”, registrou o maquinista.¹⁷ De Long observou que, após uma semana de tempo quente, de repente todo mundo “vivia morrendo de frio”. Alguns usavam varas para dar pancadas nos pés, “como bastonadas”, na tentativa de reativar a circulação. Essa técnica duvidosa, “embora fizesse os pés formigarem, não aumentava em quase nada nosso conforto”.

Às nove e meia da manhã de 6 de agosto, 55 dias após o naufrágio do Jeannette, De Long deu a ordem e os homens empurraram os três barcos pesadamente carregados para a

água rasa. Foi “em termos gerais um dia esquisito”,¹⁸ disse ele, com temperatura de -3°C e um sol inconstante lutando para atravessar as nuvens. Os barcos afundaram quase até as bordas, devido às cargas pesadas, mas os reparos de Sweetman resistiram.

Antes de se despedir da ilha Bennett, De Long deixou uma carta em um marco de pedra que Dunbar construíra no alto da escarpa, assinalado com um remo. Eis a mensagem:

Ilha Bennett, cabo Emma.

Latitude 76°38'N, Longitude 153°25'L. Levantamos acampamento e partimos para o sul pelo gelo, na esperança de, com a graça de Deus, chegarmos às ilhas da Nova Sibéria e de lá seguirmos viagem de barco para a costa siberiana. Temos três barcos, provisões para trinta dias e roupas suficientes e, depois de descansar aqui alguns dias, estamos em excelentes condições de saúde. Não perdemos ninguém da nossa tripulação original e não tivemos escorbuto. Embora às vezes enxerguemos muitas águas abertas a sudoeste, ainda não sabemos dizer se podemos ou não retomar a jornada com nossos barcos ou se seremos obrigados a arrastar tudo novamente sobre o gelo.

*George W. De Long, Comandante de Expedição dos Estados Unidos no Ártico.*¹⁹

Em seguida, a expedição desapareceu na borrasca, três barcos chapinhando com velas esquálidas presas a mastros soltos e vergas bamboleantes. De Long lançou um carinhoso último olhar para sua descoberta, o topo da ilha “alto como uma cúpula (...) flutuando nas nuvens”.²⁰ Enquanto seguiam para o sul, passando com dificuldade entre blocos de gelo, o inverno parecia fechar o cerco. “Nossa bela ilha”, disse Melville, “estava vestida de branco (...) A última imagem que tivemos dela foi um mero e indistinto contorno, curvo como um dorso de baleia e

erguendo-se aos céus como para misturar sua nívea pureza com a glória prateada das nuvens.”²¹

Meu queridíssimo George,

Você vai gostar muito de saber que o interesse pelo Jeannette e por sua tripulação é universal. Recebo telegramas e cartas aos montes. É claro que jornais de todo o país estão ansiosos para me entrevistar, mas eu me recuso de forma educada, porém firme. Não quero que meu marido saia de casa para executar qualquer outra missão. Quero que fique confortavelmente aqui, ou com certeza prefiro o divórcio!

Emma

32 · O MUNDO CONHECIDO

Era a época em que o gelo parece um labirinto. Época de piscinas cônicas de gelo derretido, canais sem saída e quebra-cabeças aquáticos quase impossíveis de solucionar. As massas flutuantes de gelo eram macias e esburacadas demais para que os homens pudessem fazer qualquer avanço confiável de trenó, mas também não havia águas abertas suficientes para velejar. Assim sendo, eles sondavam e atravessavam com dificuldade o gélido emaranhado, às vezes remando os três barcos, às vezes rebocando-os em blocos de gelo semiderretido. “Tão tortuosos e intrincados” eram esses intermináveis canais, pensava De Long, “que me fazem lembrar o labirinto de Hampton Court.”¹

De Long chamava aquilo de “esqueleto de gelo”² porque achava que se parecia com um emaranhado de ossos. Um cemitério de dinossauros flutuando no mar azul-ardósia. Um relicário de gelo — limpas costelas brancas, vértebras aladas, crânios rachados com buracos no lugar dos olhos, bolas desbotadas boiando soltas em suas cavidades.

Durante quinze dias, os homens lutaram em cima, através e em volta do gelo. Às vezes se aventuravam metade do dia por uma faixa tentadora, e então descobriam que ela se afinava gradualmente até acabar. Outras vezes tinham de içar tudo para uma placa e carrear por quase um quilômetro até chegar a um canal maior. Ou usavam cinzéis, picaretas e cordas para remover um grande pedaço de gelo flutuante e abrir passagem para outra garganta de água. Dessa maneira, avançavam aos trancos para o sul — quinze quilômetros em um dia; no dia seguinte, oito; no

terceiro, vinte. “Muito árduo”, dizia Danenhower a respeito desse modo anfíbio de viajar, “mas bem melhor do que arrastar os trenós no gelo.”³ Melville definiu-o como “trabalho de titã (...) passando por poças, lagoas, fissuras e elevações, afundando em todas as profundidades possíveis, desde o joelho até o pescoço”.⁴

De Long tentava navegar próximo aos blocos, mas não perto demais, pois com frequência eles projetavam línguas pontudas debaixo d’água que podiam encalhar os barcos — ou rasgar um casco. As ondas constantemente roíam o gelo, perfurando-o com túneis e vazios ocultos. “O gelo estava muito desgastado”, escreveu o comandante, “e tinha muitos buracos, estendendo-se até o mar.”⁵ Melville descreveu um pedaço de banquisa que tinha sido “furado por baixo pela ação das ondas, que investiam loucamente contra ele, a arrebentação erguendo-se no ar a uma altura de cinco metros; e, onde o mar abrisse orifícios até a superfície, mil bicas lançavam espuma no ar como um cardume de baleias”.⁶

Por vários dias, a maioria dos homens não saiu dos barcos. Sentavam-se amontoados, alguns remando enquanto outros esquadrihavam o gelo à procura de passagens. Os que ficavam mais próximos do fundo do casco passavam longas horas tremendo, batendo os pés adormecidos na água gelada que esparrinhava entre as tábuas do assoalho. Na hora das refeições, mastigavam suas porções de *pemmican* ou bebiam uma caneca de caldo de carne fervido retirada dos depósitos de neve comprimidos nos recessos reforçados dos barcos. Embora o progresso fosse lento e quase sempre tristemente monótono, os marinheiros nunca podiam dormir de fato — ou mesmo relaxar, pois os barcos eram tão sujeitos a vazamentos que precisavam ser esvaziados o tempo todo.

Não apenas isso, mas as três embarcações estavam tão carregadas de homens e provisões que corriam perigo sempre que a água ficava um pouco mais agitada. Às vezes os estreitos

canais desaguavam em baías com ondas de crista espumosa, onde os barcos, disse Melville, “cabriolavam e galopavam como cavalos de circo”.⁷ De Long, temendo que um deles acabasse virando, não viu outra solução — teriam de reduzir o peso conjunto em um terço.

Assim, o comandante se pôs à procura de objetos que pudessem ser abandonados. Preparou um minucioso inventário do que estava sendo transportado pela expedição — cada carretel de linha, cada bola de breu, cada refugo de madeira, cada machadinha, lima e soveia — e depois jogou fora tudo que não lhe parecesse absolutamente imperativo.

Mas os objetos mais pesados e incômodos, além do escaler de madeira, eram, sem a menor dúvida, os longos trenós, aqueles de lâminas de carvalho que De Long tinha usado para carregar os barcos. Desde a partida da ilha Bennett, ele guardava os trenós atravessados — ou seja, colocados de través nas bordas dos três barcos. Isso causava a impressão de grandes e desajeitadas asas de madeira que vez por outra batiam de maneira desajeitada na água, salpicando gotas e fazendo os barcos sacolejarem. “Os trenós”, disse o dr. Ambler, “são um grande e volumoso transtorno à popa, nos atrasam e interferem na pilotagem.”

Não havia a menor dúvida sobre como De Long deveria agir. Mas fazer essa aposta era terrivelmente difícil. Em sua metamorfose expedicionária, eles teriam de se tornar definitivamente aquáticos — ou seja, não poderiam mais ser viajantes do gelo. Desmontariam os trenós para usar como lenha, sabendo que a partir daquele momento toda a viagem seria feita exclusivamente de barco, até alcançarem a costa da Sibéria. Se viessem a deparar mais uma vez com grandes trechos de gelo, já não teriam nada para transportar seus frágeis barcos; colidindo, dando pancadas de um lado e de outro e resvalando no gelo, as quilhas ficariam irreparavelmente danificadas. Além disso, tentar rebocar as pesadas embarcações sem as lâminas deslizantes

seria um esforço quase sem sentido para os já exaustos homens de De Long.

Em outras palavras, o comandante precisava confiar na cooperação da natureza e supor que ela não atravancaria mais o caminho com trechos significativos sobre campos de gelo. Sabia tratar-se de um cálculo delicado, pois o verão ártico estava chegando ao fim, os dias já ficavam cada vez mais curtos e a escuridão voltava lentamente a ocupar os céus noturnos. Apesar disso, estavam em meados de agosto, e a cada dia avançavam um pouco, aproximando-se do paralelo 75, o que lhes permitia imaginar com otimismo que o gelo continuaria se abrindo.

Mas também era possível que o caminho não se abrisse. Como De Long sabia, a bibliografia sobre o Ártico estava repleta de histórias de homens ilhados que morriam em campos de gelo surpreendentemente grandes, durante verões surpreendentemente quentes e em latitudes surpreendentemente meridionais. O imprevisível Polo Norte tinha um jeito de apertar por todos os lados, aproveitando-se de erros humanos. Destruir os trenós, embora desse aos homens um pouco mais de segurança, também poderia selar a morte deles.

No entanto, usá-los como lenha tinha outro apelo urgente: as reservas de álcool de cozinha estavam reduzidas a quase zero. Pelo menos por uns dias, a nova pilha de madeira aliviaria a necessidade de queimar combustível precioso. Logo que puderam parar e se estabelecer em um bloco de gelo forte o bastante para aguentar um acampamento, De Long mandou Sweetman e Nindemann quebrarem os trenós, assim como o escaler. A lenha seria consumida com a mais absoluta economia — apenas para cozinhar, não para aquecer. Naquela noite, enquanto ferviam seus modestos jantares em fogueiras estralejantes alimentadas pela madeira dos trenós, alguns homens se perguntavam se não estariam contemplando suas próprias piras funerárias.

DE LONG VOLTOU a atenção para o problema dos doze cães restantes. Nesse caso, não era uma questão de peso, mas de comportamento errático. Eles não sossegavam nos barcos e, sempre que se enroscavam ou se contorciam, a água entrava esguichando pelas cavilhas de remo. Os cães passaram a representar uma ameaça. Mesmo sabendo que precisava tomar uma providência, De Long se torturava. Talvez viessem a precisar novamente dos cães para rebocar (apesar de que, com os trenós destruídos, essa possibilidade era bastante duvidosa); ou, que Deus não permitisse, talvez como fonte de proteína. Amante de cães, De Long preferiria ficar com os doze “até o fim”, como costumava dizer.

Mas o acaso logo interveio. Um dia, quando o trio de barcos deslizava ao longo da borda de uma banquisa, quatro cães — Smike, Armstrong, Dick e Wolf — saltaram em direção ao gelo e correram em disparada. De Long, que estava bem à frente, no primeiro cúter, custou a descobrir o que se passara e, quando soube, já era tarde demais. “O tempo era muito precioso”,⁸ disse ele, para que mandasse um grupo caçar os cães na banquisa e arrastá-los de volta. Assim, os três barcos seguiram em frente. À noite, enquanto preparavam o jantar, os homens ouviram ecoar no campo gelado o “uivo queixoso”⁹ dos cães abandonados.

Dias mais tarde, depois que outros cães cederam ao mesmo impulso e saíram em desabalada carreira, De Long chegou à relutante conclusão de que “a coisa mais sensata” era matar *todos* eles. Não queria ver mais nenhum animal fugir para sofrer e morrer de fome no gelo. “Muito contrariado”, o comandante mandou “levá-los para execução”.¹⁰ Alguns homens ficaram bastante chateados de verem os cães irem embora — Erichsen ficou especialmente triste com a morte de seu querido Prince.

No fim das contas, De Long decidiu poupar dois: Kasmatka e Snoozer. Pareciam, nas palavras de Danenhower, “os únicos com juízo suficiente para continuar conosco”.¹¹ Mas Kasmatka se revelou desajeitado e grande demais, e, depois de alguns dias, também foi sacrificado. Tendo começado com quarenta cães no Alasca, a expedição agora só tinha um. “Vou manter Snoozer”, prometeu De Long, “enquanto não for perigoso fazê-lo.”¹²

ENQUANTO ISSO, o olho do tenente Danenhower continuava a piorar, especialmente nos dias ensolarados. Embora usasse sempre uma atadura no olho esquerdo e óculos de proteção no direito, o problema se agravava. O olho ruim expelia grandes quantidades de muco e tinha, nas palavras de Ambler, uma “aparência horrenda”,¹³ com uma área de inflamação cada vez maior abaixo da córnea. O médico tratava-o com iodeto e quinino, e anotava diariamente suas condições: “inflamado”, “turvo e congestionado”, “vermelho e congestionado”, “vasos aparecendo na esclera”. Ambler recuava diante da ideia de realizar uma operação para remover o olho de Danenhower. Não dispunha de instrumentos apropriados nem de anestesia. Os homens teriam de segurar o paciente no gelo para que o médico removesse o olho com uma lima, e nada além de um pouco de álcool ajudaria Danenhower a aguentar a dor.

Estranhamente, ele continuava a negar que seu olho fosse um problema significativo, insistindo em dizer que deveria ser posto no comando de uma das embarcações. Embora Danenhower tivesse sido designado para o barco baleeiro aberto de Melville, sua patente era mais alta. Formado na Academia Naval e oficial navegador, ele achava que sua experiência e sua autoridade tinham sido desrespeitadas. Mas De Long fora claro: enquanto estivesse na relação de enfermos de Ambler, Danenhower não

teria permissão para comandar outros homens, nem ocuparia um cargo que os pusesse em risco.

O navegador ficava exasperado e amuado. Acalentava teorias conspiratórias. Fazia ameaças e anunciava represálias — sugerindo que, quando chegassem em casa, usaria as conexões de sua família para tirar De Long da Marinha de uma vez por todas. Ambler observava seu paciente com atenção e começou a achar que o comportamento beirava o delírio. Com sua “mente muito peculiar”,¹⁴ escreveu o médico, Danenhower “tinha metido na cabeça que estava sendo injustiçado e apegava-se à ideia fixa de que havia um conluio para afastá-lo daquilo que lhe era devido. Causava todos os aborrecimentos possíveis em suas repetidas tentativas de ser posto na ativa. Acho que nenhum homem afetado pelos tormentos que ele sofre (...) tem condições de ser encarregado de um barco e de um grupo de homens em circunstância alguma”.

Mas Danenhower era incorrigível. Continuava insistindo com De Long para entregar a ele o comando da baleeira de Melville. “Você está na relação de enfermos. Não tem condições de comandar. Não enxerga”, respondia o comandante.

Danenhower negava que estivesse cego. “Estou em perfeitas condições de cumprir meus deveres.”

“Não posso permitir que ponha em risco a vida dos outros”, disse De Long, acrescentando que as contínuas queixas do navegador eram “muito pouco dignas de um oficial”.

“Devo entender isso como uma advertência particular?”, perguntou Danenhower.

“Entenda como quiser”, rugiu De Long, pondo-o para fora de sua tenda.¹⁵

Em 20 de agosto, catorze dias depois de partirem da ilha Bennett, De Long e seus homens acamparam em uma grande crosta de gelo após uma difícil noite de viagem. Estavam animados, porque, para o sul, só viam água desobstruída. Enfim pareciam ter chegado ao final do esqueleto de gelo e à beira do

mar aberto. Para melhorar ainda mais a situação, naquela manhã George Boyd gritou para De Long que tinha avistado terra a sudoeste.

O comandante, cauteloso como sempre, ergueu o binóculo e examinou a forma turva, declarando, em tom de contrariedade, que “não tinha certeza”. Mas, por volta das duas da tarde, “dava para vê-la com toda a clareza”.¹⁶ Consultando as cartas de Petermann, De Long foi invadido por uma onda de otimismo. Disse que “não havia dúvida de que se tratava da ilha de Nova Sibéria” — Ostrov Novaya Sibir, como a chamavam os russos. Parecia estar a trinta quilômetros de distância. Novaya Sibir era uma ilha baixa, mas de tamanho considerável — cerca de 10.400 quilômetros quadrados. De acordo com as notas de Petermann, era desabitada, mas fora visitada várias vezes por caçadores de fósseis despachados pelo czar atrás de presas de mamute.

O comandante ficou emocionado: finalmente, ali estava o mundo conhecido. Desde que tinham saído flutuando da ilha Herald dois anos antes, era a primeira vez que ele via uma porção de terra que aparecesse nos mapas.

Preparando-se para a primeira viagem em mar aberto, os homens passaram o restante do dia e boa parte da noite remendando cascos, reparando cordame, redistribuindo peso, guardando neve nos barcos e descartando os últimos quilos de coisas desnecessárias. Em sua tenda aquela noite, De Long escreveu: “Espero que faça tempo bom amanhã, quando, com a bênção de Deus, quero começar nossa viagem por água.”¹⁷

Mas na manhã seguinte, ao sair da tenda, o comandante ficou surpreso com o que viu: para o sul, não havia nada além de gelo. Durante a noite, uma forte mudança nos ventos empurrara os campos de gelo do norte na direção de Novaya Sibir. A rota para a ilha fora totalmente bloqueada. Não havia faixas nem canais, só uma agitada vastidão gelada. “A quantidade de gelo que nos cercava era tão grande”, relatou De Long, “que parecia que nunca tínhamos flutuado.”¹⁸ Melville não conseguia esconder o

espanto: “Nem um vestígio de água em lugar nenhum”, disse. “Os ventos tinham amontoado as banquisas, e a impressão que dava era de que jamais sairíamos daquele ermo.”¹⁹

De Long mandou grupos de reconhecimento para testar a condição do gelo. Descobriram que era impossível ultrapassá-lo: era um amálgama implacável de crosta e gororoba. Não havia como avançar, fosse de barco ou de trenó. E, de qualquer maneira, eles não dispunham de trenós para transportar os barcos, nem de cães — além de Snoozer — para puxá-los.

Era difícil acreditar em tanta falta de sorte. Poucas horas antes, o caminho parecia desobstruído, mas agora De Long e seus homens estavam empacados, mais uma vez aprisionados pelo gelo. Não havia o que fazer além de ficar ali, torcendo para que o vento voltasse a mudar. “Não podíamos fazer nada a não ser esperar uma mudança favorável (...) e foi o que fizemos, já acostumados a tirar o máximo proveito das nossas desgraças”, escreveu Melville.²⁰ O dr. Ambler começou a achar que uma conspiração era iminente: “O destino”, disse ele, “parece estar contra nós.”²¹

POR UM DIA, depois dois, depois três, ficaram presos no gelo. A inatividade oprimia De Long. Estavam perdendo tempo precioso enquanto exauriam valiosos suprimentos — e não havia nada que ele pudesse *fazer*. Três dias se transformaram em uma semana, e eles continuavam sem se mexer. A cada nova página de diário, a ansiedade do comandante aumentava. “Outro dia perdido (...) O dia passou em monótona estupidez (...) Outro dia enfadonho se arrastou (...) Sete dias totalmente desperdiçados (...) A situação é a mesma, desencorajante, desanimadora, consumindo provisões sem trabalhar.”²²

Mesmo com a ordem que De Long dera de reduzir as rações diárias pela metade, os estoques diminuía a uma velocidade alarmante. Tinham bastante *pemmican* — uns seiscentos quilos —, mas tudo o mais estava se esgotando. Acabou o açúcar. Acabou o biscoito de marinheiro. Acabou o suco de limão. Cozinharam a maior parte do extrato de carne. Passaram o último café. Queimaram toda a lenha de trenó. “Nossa situação está pior do que nunca”, disse Melville. “Nossa existência agora é uma mera questão de víveres.”²³

Acabou também o tabaco, e foi o que mais lhes fez falta. Alguns homens tinham reservas secretas, mas para a maioria o tabaco havia virado fumaça. Em seu lugar, muitos começaram a fumar uma mistura de folhas de chá com borra de café velha, que exalava um cheiro azedo horrível, mas aplacava parcialmente a vontade. Na realidade, era mais um pretexto para fazerem algo que lhes desviasse a atenção da fadiga e do tédio.

De início, De Long falou com desdém do falso tabaco, mas, quando seu próprio estoque estava no fim, a ideia lhe pareceu mais tolerável. “Amanhã espero mudar de opinião”, escreveu ele, “pois minha última cachimbada de tabaco será fumada hoje à noite depois do jantar.”

Em poucos dias, De Long começou a ficar inquieto e irritadiço: “Confesso que tenho me sentido completamente infeliz por falta de um trago.”²⁴ Mas o sempre bem disposto Erichsen veio socorrê-lo. O grande dinamarquês “me ofereceu um pequeno pacote do precioso artigo”, escreveu. “Eu só aceitei uma cachimbada, mas ele insistiu para que eu pegasse mais, dizendo que eles tinham o suficiente para alguns dias na tenda de número 6.” O comandante aceitou o presente agradecendo muito, e logo o dividiu com Ambler e Nindemann.

Depois do jantar daquela noite, De Long se sentou para o luxo de umas baforadas. “E agora”, disse, com uma reverência para Shakespeare, “Ricardo voltou a ser ele mesmo.”²⁵

Poucos dias depois, tendo consumido todo o fumo presenteado por Erichsen, o comandante por fim sucumbiu à tentação do sucedâneo de tabaco. “Sentindo-me péssimo o dia inteiro, sem nada para fumar, utilizei as folhas de chá hoje à noite, e, para minha agradável surpresa, consegui considerável conforto.”²⁶

A SENTENÇA DA expedição continuou se arrastando. Oito dias, nove dias, e nenhum movimento. A rigor, não foi bem assim: o gelo congestionado que se esparramava diante deles se recusava a desaparecer, mas *estava* se movendo. O turbilhão de pedaços derretidos onde estavam acampados se deslocava o tempo todo, e de modo geral na direção certa: para o sul. Sempre que o nevoeiro levantava, De Long percebia que sua posição mudara drasticamente. Novaya Sibir agora estava a leste, mas uma nova ilha aparecera em seu campo de visão, a sudoeste.

Era Faddeyevsky, presumiu De Long, outro fragmento vagamente mapeado do arquipélago da Nova Sibéria. A ilha desabitada fora batizada em homenagem a um negociante de peles russo, Faddeyev, que certa vez passara uma temporada caçando ali e construía uma minúscula cabana. O comandante percebeu que os ventos e as correntes tinham pressionado o pedaço de gelo onde estavam em direção ao estreito canal que separava Novaya Sibir e Faddeyevsky. Embora aprisionados todo aquele tempo, na verdade tinham avançado.

No nono dia de sua estada no gelo, 29 de agosto, Chipp correu agitado à tenda de De Long para informá-lo de que uma promissora passagem se abria a sudoeste — na direção aproximada de Faddeyevsky. Sem perder tempo, o comandante levantou acampamento e mandou arrastar os barcos e as provisões algumas centenas de metros pela banquisa, até a

borda do novo canal. Naquela noite, armaram suas tendas à beira da água, e de manhã bem cedo, vendo que a passagem se alargara ainda mais, De Long preparou-se para lançar as embarcações ao mar. O canal era um remoinho de pedaços de gelo em alta velocidade, porém, depois de dez dias de estagnação, o comandante estava ansioso para fazer uma tentativa. “O carregamento dos barcos naquela passagem tão perigosa exigia muito cuidado”, escreveu.²⁷ Mas eles saíram da banquisa e iniciaram sua cautelosa viagem pelo canal — na esperança de que, através de sua sinuosa trama, ele de alguma forma os levasse a Faddeyevsky.

A VIAGEM TOMOU o dia todo, mas a expedição seguiu em direção à ilha. Apesar de as águas rasas complicarem a chegada, os barcos acabaram embicando nas desoladas praias de Faddeyevsky. A ilha Bennett tinha oferecido seus prazeres rochosos, mas aquele era o primeiro pedaço de solo de verdade em que andavam desde que partiram do Alasca. “Meu alívio foi grande, depois da tensão dos últimos dez dias”, disse De Long. “Pisar em musgo e grama novamente me animou, e meus pés gelados voltaram à temperatura normal.” Os homens seguiram da praia para uma espécie de terraço de líquen esponjoso, onde montaram acampamento e juntaram troncos de madeira trazidos pelo mar. “Snoozer saiu contente feito um louco, caçando lêmingues, cujas tocas eram abundantes”, contou o comandante, “enquanto os seres humanos procuravam, mais seriamente, caça comestível.”²⁸

Os exploradores encontraram excremento de veado ainda fresco, pedaços de veludosos chifres de veado e pegadas de uma lebre. Um bando de cisnes negros bateu asas sobre a tundra. Outro grupo localizou uma pequena lagoa, que

imediatamente se tornou a fonte de água potável. Newcomb descobriu dois imensos ossos fossilizados — que ele descreveu como a tíbia e a fíbula de um mamute-lanoso. A cerca de dois quilômetros do lugar onde desembarcaram, Sweetman e Ah Sam encontraram uma cabana semiarruinada perto de um impetuoso riacho de águas claras — era provavelmente o casebre que Faddeyev construía décadas antes. Mas não havia sinal de presença humana recente. Quando De Long mandou vários caçadores seguirem as pegadas dos animais, ficou claro que os veados tinham recuado para o interior, sem dúvida assustados com a chegada da expedição. Os caçadores mataram uma dúzia de patos, mas não viram sentido em desperdiçar tempo e energia atrás dos veados; a ilha era grande demais — Faddeyevsky tem mais de 7.700 quilômetros quadrados —, e sua tundra alagadiça era pontilhada de lagoas e lagos.

Diante disso, o comandante decidiu montar acampamento temporário na noite de 30 de agosto e depois seguir em frente. De manhã, eles saltaram dentro da baía e bordejaram a costa meridional de Faddeyevsky, na direção sul. Não havia gelo, mas a água era com frequência perigosamente rasa — os três barcos encalhavam o tempo todo nos bancos de areia. De bordo, os homens viam que a ilha fervilhava de vida — logo avistaram patos, gansos, corujas e algumas focas. Por volta das cinco e meia da tarde, De Long tentou desembarcar novamente na costa de Faddeyevsky para fazer o jantar e montar novo acampamento, mas a abordagem era tão cheia de baixios que não conseguiram chegar a menos de quinhentos metros da praia.

Quando escureceu, ficou claro que teriam de permanecer nas embarcações durante aquela noite — e tiveram de passar as horas constantemente “zigzagueando e rebocando para nos mantermos em águas profundas o suficiente para flutuar”, escreveu De Long. “Dormir foi impossível para todo mundo, e esperamos, em lamentável desconforto, que o dia clareasse.”²⁹

Durante os três dias seguintes, avançaram com cautela pelos contornos da ilha, percorrendo cerca de cem quilômetros da costa. Os doze patos mortos a tiro em Faddeyevsky balançavam sonoramente no fundo do cúter de De Long — que os guardava para um banquete. O mar estava agitado, e o comandante se deu conta de que, se não avançassem a toda velocidade, as vagas acabariam entrando pelas bordas e eles perderiam o controle dos barcos. “O mar às vezes entrava”, disse ele, “e nos ensopava, obrigando-nos a baldear água e bombear constantemente.” A cada nova onda, os homens levavam uma ducha. “Meu Deus”, escreveu Melville. “Que banho gelado!”³⁰

O segundo cúter, capitaneado por Chipp, era o mais lento dos três barcos e volta e meia ficava para trás. Até que desapareceu. De Long ficou 48 horas sem ter ideia do que acontecera com Chipp e seu destacamento de nove homens, incluindo o amado piloto de gelo, Dunbar. O comandante e Melville subiram em uma plataforma de gelo e, içando bandeiras negras nos mastros, aguardaram um sinal da embarcação perdida. De Long estava morrendo de preocupação — Chipp era seu braço-direito, seu lugar-tenente, seu velho amigo dos tempos da Groenlândia. “Parece que a ansiedade e a preocupação são minhas companheiras constantes”, escreveu De Long, com o pensamento fixo no possível fim de Chipp, “e agora dobraram de intensidade.”³¹

No fim da tarde de 3 de setembro, o comandante ficou aliviado: o cúter desaparecido foi visto bordejando o gelo ao norte. Gritos de alegria se ergueram quando os homens perdidos se juntaram aos demais. “Como ficamos felizes de vê-los!”, disse Melville. Os tripulantes tinham passado momentos terríveis. O barco encalhara em um banco de areia e a certa altura quase fora inundado. Chipp, Dunbar e os outros pareciam todos muito fracos e esgotados — especialmente Dunbar. O baleeiro estava sofrendo com desmaios e problemas de equilíbrio. Examinando-o, o dr. Ambler descobriu que ele tivera “um acesso de tontura”³²

e palpitação cardíaca. “Dunbar parece muito doente”, observou De Long, que o viu “cair e cambalear para um lado quando tentou sentar. Acho que talvez tenha sofrido mais naquele segundo cúter do que está disposto a admitir. Isso é muito sério, pois nessas agitações constantes ninguém sabe o que poderá acontecer.”³³

Enquanto Ambler cuidava de Dunbar da melhor forma possível, o comandante resolveu comemorar o retorno do grupo de Chipp preparando os patos que vinha guardando. “Fiquei com medo que estragassem”, disse De Long, “por isso preparamos um bom jantar.”³⁴ Saboreando o cozido, brindaram à saúde de todos e juraram nunca mais se separar até chegarem a um lugar seguro.



NO DIA SEGUINTE, 4 de setembro, o caminho voltou a ser bloqueado pelo velho inimigo: o gelo. Durante quase toda a manhã, tiveram de arrastar os pesados barcos em trechos daquilo que De Long chamou de “uma banquisa difícil e confusa”. Na ausência dos trenós, o peso recaía sobre as quilhas, e os porões ficavam o tempo todo expostos a pancadas. “Grandes lascas são arrancadas dos suportes das quilhas”, disse o comandante, muito aflito, “e os próprios barcos sofrem muitos arranhões.” A certa altura, De Long caiu em um buraco no gelo, afundando até o queixo. Pelo resto do dia, suas peles “agarravam-se desagradavelmente ao corpo, resfriando-me até os ossos, apesar da dose de conhaque que o médico me deu”.³⁵

Naquela noite, a expedição aportou em Kotelny, a ilha adjacente a Faddeyevsky (as duas formações terrestres são ligadas por uma planície baixa). Kotelny é de longe o mais significativo ponto de apoio no arquipélago da Nova Sibéria, além de ser uma das cinquenta maiores ilhas do mundo. Descoberto

em 1773 por Ivan Lyakhov, caçador e comerciante russo, o território tinha sido visitado várias vezes por caçadores de peles e de marfim de fósseis de mamute no começo dos anos 1800. Como todo o resto do arquipélago, era desabitado.

Envoltos pelos montes da ilha — que, nas palavras de De Long, tinham “formato de apagador de vela”³⁶ —, os homens fizeram uma refeição minguada na praia de Kotelny. Em compensação, encontraram enormes pilhas de lenha no local. “Longos amontoados de madeira que o mar jogara na praia e o gelo empurrara até a marca da água”, escreveu Melville.³⁷ Logo puderam desfrutar de uma grande fogueira crepitante. “Apesar de sufocados pela fumaça e queimados pelas faíscas, ficamos ao redor do fogo, exalando vapor, até quase secarmos”, relatou De Long. Foi, segundo Melville, “a primeira boa fogueira de acampamento que acendemos desde que saímos dos Estados Unidos (...) Aquecidos na frente, congelados atrás, murchamos consideravelmente dentro de nossas roupas encharcadas”.

Vários pedaços de madeira flutuante que jogaram no fogo traziam o que Melville chamou de “marcas do cordial machado”. Aquilo melhorou perceptivelmente o humor da expedição. “Com que eloquência aqueles mudos sinais de civilização falaram ao nosso coração, trazendo à memória cenários e amigos distantes”, contou o maquinista.³⁸

De Long e seus homens gostaram tanto do calor da fogueira que ficaram duas noites em Kotelny. O comandante descobriu que tinha frieiras, uma moléstia circulatória tão dolorosa que as lesões inflamadas nos pés quase o deixaram imobilizado. Outros começavam a sofrer os efeitos da ulceração causada pelo frio. Tinham permanecido completamente molhados e gelados por semanas. A necessidade de se enxugarem e se aquecerem era ainda maior do que a de se alimentarem. É provável que De Long permanecesse mais tempo em Kotelny se as caçadas tivessem sido mais bem-sucedidas. Mas caçar era quase impossível: um manto que De Long chamava de “previsível nevoeiro”³⁹

obscurcia tudo, reduzindo a visibilidade a poucos metros. O único “prato principal” de que conseguiram se aproximar pelo menos um pouco foram “alguns patos-pretos”, disse Melville, “que remavam despreocupadamente nas águas abertas”.⁴⁰

Kotelny propiciou caçadas muito mais rentáveis no que dizia respeito a artefatos e suvenires. Muitos homens saíram perambulando pelos montes lamacentos, como crianças felizes à procura de restos e destroços. Nindemann encontrou um aro de barril de peixe. Herbert Leach topou com uma presa de mamute perfeita, enquanto outros coletaram espécimes menores de marfim de presa de elefante. Alexey achou uma cabana de troncos surpreendentemente bem construída, as frestas tapadas com barro e trapos. Voltou do casebre com uma caneca e outros utensílios de madeira e uma moeda de metal, um copeque russo datado de 1840. Alguns desses objetos — em especial a moeda — pareciam totalmente sem sentido ali no nevoento Ártico. A profunda irrelevância do conceito de dinheiro naquele ermo solitário divertiu os homens.

As únicas criaturas que pareciam prosperar em Kotelny eram os lêmingues, pequenos roedores do Ártico cujo ciclo anual de população varia enormemente da superabundância à quase extinção. Deviam estar no auge do ciclo, pois segundo De Long havia “um sem-número” deles correndo por toda parte — perseguidos de vez em quando por corujas. O acampamento de De Long estava infestado de lêmingues, cujos guinchos enchiam os ares. Os roedores de densa pelagem escorregavam rapidamente por cima de tudo e acabavam entrando nas tendas. Escreveu De Long: “O sr. Collins evidentemente teve um companheiro de cama na noite passada, um lêmingue, pois quando saiu da tenda de manhã uma dessas pequenas criaturas saltou do capuz de sua roupa de pele e se enterrou na areia como um raio.”⁴¹

EM 6 DE setembro, De Long e seus homens partiram de Kotelny, mas as condições que enfrentaram eram lamentáveis. A brisa soprava mais forte, agitando o mar em ondas espumosas, com as vagas cravejadas de indômitos blocos de gelo. “Quase fomos esmagados”, disse Danenhower.⁴² “Atingir um desses pedaços de gelo”, escreveu Newcomb, “seria morte certa.”⁴³

Navegar naquelas águas ameaçadoras exigia mais esforço do que aqueles homens podiam ter imaginado. “Remávamos para salvar a vida”, disse Melville. “O mar rugia e estrondava (...) os marujos, cegos pelo vento e pelos jatos de água, davam duro nos remos, as mãos nuas congeladas e sangrando; e os barcos os jogavam caprichosamente de um lado para outro nas ondas bravias.” Pela primeira vez desde o começo da viagem do *Jeannette*, os tripulantes foram seriamente testados como *marinheiros*, no sentido mais horrendo e fundamental. Melville ficou impressionado: “Encharcados até os ossos pelos cruéis mares gelados, os homens sobrecarregados fizeram maravilhas.”⁴⁴

Navegaram dia e noite pelas vagas imensas, para oeste-sudoeste. Aqueles que não estavam acostumados a velejar — em especial Ah Sam e Collins — enjoaram terrivelmente. Por mais de trinta horas, os barcos se inclinaram e deram guinadas e, por diversas vezes, quase emborcaram. Os ventos eram tão fortes que De Long mandou rizar ao máximo as velas para encurtar o pano; isso dava estabilidade, mas diminuía bastante a velocidade. Ninguém dormiu um segundo; todos permaneceram alertas ao que Melville chamou de “perigos multiformes [que] surgiam o tempo todo diante de nós”. O menor erro do timoneiro, disse ele, “certamente nos teria engolfado”.⁴⁵

O pequeno barco baleeiro de Melville esteve à beira do desastre. Em dado momento, escreveu Danenhower, “um pesado

mar verde cobriu todo o lado esquerdo e o encheu até o nível dos bancos dos remadores; a embarcação oscilou e começou a afundar, mas todos os que dispunham de baldes rapidamente a aliviaram, e ela voltou a flutuar. Eu nunca sentira medo em um barco antes, mas aquela foi uma situação perigosa, terrível. Se outra onda tivesse entrado, nem um só homem do nosso grupo se salvaria.”⁴⁶

Em 8 de setembro — após 88 dias do naufrágio do Jeannette —, De Long deparou com uma solitária banquisa balançando preguiçosamente no mar de Laptev. Acenando para os outros barcos, decidiu seguir para lá. “Tive pena das criaturas exaustas e molhadas ao meu redor”, escreveu o comandante.⁴⁷ Os homens subiram na pequena placa de gelo e acamparam. Eram, segundo Melville, “provavelmente o mais miserável bando de mortais que já se amontoou tremendo de frio”.⁴⁸ Melville estava tão perturbado pela temperatura congelante que se pôs a cantar para reviver “meu juízo afogado e enregelado”. Disse Ambler: “Tenho estado tão tenso e entorpecido com as câibras e o frio que às vezes, se a cabeça não continuasse funcionando, eu não me daria conta da minha própria existência.” No entanto, o médico estava impressionado com o modo estoico com que os homens aceitavam o sofrimento. “Todos estão em condições tão ruins quanto a minha, quem sabe piores”, escreveu Ambler, “mas aguentam tudo sem uma queixa.”⁴⁹

A expedição estava ligeiramente ao sul do paralelo 75, pouco mais de 150 quilômetros a nordeste da costa siberiana. Os exploradores armaram suas tendas e se desfizeram das camadas mais externas de roupa congelada. Snoozer enrolou-se no gelo ao lado dos homens, que mastigaram nacos de *pemmican* e beberam chá preparado nos fogões a álcool. Praticamente sem dizer uma palavra, todos meteram-se nos sacos de pele de foca e, como disse Melville, “dormiram o sono dos justos”.⁵⁰

33 · MARES ALTOS E RANCOROSOS

Os oito famintos caçadores formaram uma linha de escaramuça ao longo da estreita faixa de terra. Marchavam juntos na direção sul, todos portando um rifle ou uma espingarda. Tinham avistado uma rena e seu filhote e desciam em arrastão o encharcado banco de areia — “prontos para a guerra”,¹ disse De Long —, convencidos de que acabariam encontrando sua presa.

No início da manhã de 10 de setembro, o comandante e seus homens tinham parado para descansar nas tempestuosas praias da ilha Semyonovsky, localizada cerca de 150 quilômetros a nordeste da costa siberiana. De Long desembarcara os caçadores na parte norte do território e combinara que os esperaria uma hora mais tarde ao sul. Seus dias saltando de ilha em ilha estavam quase no fim — Semyonovsky seria a última parada, a derradeira nesga de terra do arquipélago da Nova Sibéria, antes de se aventurarem por mar aberto em uma perigosa investida rumo a terras continentais.

Era generosidade chamar Semyonovsky de ilha. Com poucos quilômetros de comprimento e duzentos metros de largura, o lugar não passava de uma solitária ponta de lama baixa quase submersa no mar de Laptev, sem nenhum sinal de presença humana. A ilha sofria um processo de erosão tão acelerado que o dr. Ambler previu: “Essa mera faixa de terra provavelmente desaparecerá em poucos anos e se tornará apenas uma cadeia de ilhotas.”² (Estava certo: nos cinquenta anos seguintes, Semyonovsky seria levada pelas águas até desaparecer, no começo dos anos 1960; hoje é um banco de areia submerso,

conhecido apenas pelo perigo que representa para a navegação.) De Long ficou espantado com as dimensões da erosão. “O lado sul desta ilha foi desgastado e é pouco mais do que uma borda estreita”, escreveu. “Grandes massas (...) jazem prostradas na praia [e] há imensas rachaduras onde outros deslizamentos ocorrerão.”³

A ilha Semyonovsky (às vezes grafada como Semenovsky) foi descoberta em 1770 por um comerciante russo que seguia as pegadas de renas migratórias da costa siberiana através do campo de gelo. A rena e o filhote que os homens de De Long estavam caçando eram, provavelmente, descendentes remotos daqueles rebanhos. Os homens conjecturaram que a mãe havia parido no fim da estação, tarde demais para atravessar a ponte de gelo para o continente, e, junto com a cria, fora condenada a passar o verão inteiro na ilha.

Os caçadores encontraram as duas renas e fizeram vários disparos. Embora o filhote tivesse fugido, a mãe cambaleou e enfim caiu, derrubada por um tiro certo de Noros. Os homens arrastaram para a beira de um penhasco lamacento e a jogaram na praia. De Long mandou que todos saltassem dos barcos, cortassem o animal, acendessem uma fogueira e preparassem de imediato uma refeição. A carne foi assada, e em uma hora só restavam os ossos e os chifres — que foram guardados para fazer sopa. Até Snoozer se deliciou. “O cervo pesava uns 55 quilos”, escreveu Melville, “e cada um de nós ficou com meio quilo de carne macia de veado, que desceu com a ajuda de quase um litro de chá — uma refeição régia, sem dúvida.”⁴

Um dos homens descobriu uma lagoa pantanosa, de onde podiam tirar água para beber. Embora não contivesse sal, a água “tinha cor e sabor desagradáveis, com o gosto do pântano de onde vinha, e estava repleta de *animalculae* e de larvas vermelhas”, segundo Melville. Mas os homens estavam tão contentes com a fogueira crepitante e com a sensação boa deixada pelo banquete de carne de cervo que não se importaram

com isso. “Quando enfim entramos nas barracas, os úmidos sacos de dormir só nos incomodaram um pouco, pois desfrutávamos a deliciosa e quase esquecida sensação de saciedade e inchaço por conta da comida saborosa, um delicioso estado de corpo e de espírito, reforçado pela agradável perspectiva de uma bela sopa no dia seguinte”, disse Melville.⁵

Logo cochilaram e caíram num longo e agradável sono noturno. “Nossos pequenos desconfortos”, escreveu De Long, “desapareciam diante do calor e da segurança que a ilha Semenovsky nos oferecia.”⁶

NO DIA SEGUINTE, 11 de setembro, o filhote de rena foi visto nos limites do acampamento, sem dúvida à procura da mãe. Alexey e alguns outros caçadores perseguiram-no até a extremidade da ilha, mas não conseguiram pegá-lo. Nos morros lamacentos, viram os rastros de um grande predador — provavelmente um lobo, talvez um urso — e imaginaram que o filhote tinha caído nas garras do animal.

O restante dos homens se ocupou de outras tarefas. Ambler saiu em uma incursão geológica, descobrindo o que julgou ser uma presa fossilizada de mastodonte, e Newcomb fez um longo passeio à procura de pássaros. Outros se espalharam em uma inútil busca de sinais de que um grupo de resgate algum dia tivesse posto os pés em Semyonovsky atrás do desaparecido Jeannette. Mas a maioria ficou consertando os barcos e se preparando para o desafio da iminente travessia. O dia estava calmo e nevoento, com temperaturas em torno de 0°C. De Long planejava deixar a ilha na manhã seguinte. Houve muitos debates sobre como as embarcações se comportariam durante vários dias consecutivos em mar alto. Já tinham sido testadas o

suficiente para que De Long soubesse que as três tinham desempenhos muito diferentes.

O barco de De Long, o primeiro cúter, era provavelmente o mais estável, mas carregaria o maior número de homens — ao todo, catorze — e a maior quantidade de provisões, além de Snoozer e de todos os registros, documentos e espécimes científicos da expedição. A embarcação do comandante tinha seis metros de comprimento, dez centímetros da proa à trave principal e uma largura máxima de 1,85 metro. Assim como os outros barcos, tinha casco de tábuas sobrepostas, como uma casa de madeira. Era atado com cobre, possuía seis remos e uma pesada quilha de carvalho. Embora fosse lento — “um marinheiro lerdo”, como dizia Melville —, o primeiro cúter era uma “embarcação oceânica excelente, esplendidamente à altura de suas missões”.⁷

A embarcação de Melville era uma pequena baleeira, com um projeto ligeiramente diferente do de um cúter. Aguda nas duas pontas, era feita para a ação enérgica e para as manobras rápidas exigidas na arpoação de baleias. Com 7,4 metros, a baleeira era o mais longo dos três barcos, e também o mais rápido quando as velas eram infladas. Danenhower lembrava-se de que o construtor na ilha de Mare Ihe dissera que “tratava-se de um dos barcos mais bem amarrados que já vira, o que foi comprovado por nossa experiência, pois a agitação a que foi submetida na viagem no gelo era quase inacreditável”.⁸ A baleeira precisava de constantes remendos, mas era aparentemente sólida em essência, e Melville tinha certeza de que aguentaria firme.

A maior preocupação era o barco de Chipp, o segundo cúter. Já ficara mais do que provado que era o barco mais lento da flotilha de De Long. A menor das três embarcações — com apenas 5,6 metros da popa à proa — era solidamente construída, mas tinha problemas em mar agitado. O comandante tentou compensar a fraqueza dando às outras duas uma parcela bem

maior da carga agregada; o segundo cúter só levaria oito passageiros.

Apesar das desvantagens do barco menor, alguns homens tinham preferência por ele pela simples razão de que era o menos deteriorado. Durante o longo arrastamento no gelo, a pequena embarcação acomodara-se confortavelmente no berço do seu trenó, nunca se projetando para fora e, portanto, sofrendo menos encontrões. Além disso, sua lista de tripulantes ostentava alguns dos melhores e mais experientes marinheiros da expedição — como Dunbar e Sweetman, além de Chipp. Se existia alguém capaz de conduzir o cúter através dos perigos, era aquela tripulação.

Não obstante, De Long se inquietava com a embarcação, e Chipp também começou a manifestar reservas. “Chipp, pela primeira vez, queixou-se de seu barco. Até aquele ponto ele fora o favorito e de fato era considerado sólido e eficiente”, escreveu Melville.⁹ Danenhower, que achava o segundo cúter “um péssimo barco oceânico”, percebeu as apreensões de Chipp, com quem saíra para caçar tetrizes na tarde que antecedeu a partida, apesar de mal conseguir enxergar. Ele achou que, embora “estivesse com mais saúde do que o normal e muito alegre”, Chipp não se mostrava “nem um pouco satisfeito com as perspectivas”.¹⁰

Naquele dia, um domingo, De Long se comportou de modo reflexivo e cautelosamente comemorativo. Passou um bom tempo lendo a Bíblia. Era, registrou ele, “o 91o dia desde que o navio fora destruído e nós, jogados no gelo”. Depois de todas as dificuldades que enfrentara, após mais de oitocentos quilômetros de excruciante viagem no gelo (ou milhares de quilômetros, se considerados os recuos), a expedição tinha quase alcançado a Rússia continental — sem perder um só homem. Os problemas cardíacos de Dunbar preocupavam o comandante, assim como o olho de Danenhower, mas fora isso, como grupo, gozavam de notável saúde. Se o tempo permitisse, partiriam de manhã.

Otimista e satisfeito com os preparativos, De Long escreveu o relato do desembarque na ilha e ordenou que o enterrassem no penhasco debaixo de um poste de seis metros enfiado profundamente na lama.

Ilha Semenovski, oceano Ártico

Domingo, 11 de setembro de 1881

Este registro de nossa chegada a esta ilha, e de nossa projetada partida, é deixado aqui para o caso de procurarem por nós antes de podermos nos comunicar com nosso país. O Jeannette, depois de flutuar no campo de gelo por dois invernos, foi destruído e afundado (...) a 77° 15'N e 155°L, e as 33 pessoas que compunham seus oficiais e tripulantes conseguiram chegar a esta ilha ontem à tarde, tencionando prosseguir amanhã de manhã para a foz do rio Lena em nossos três barcos. Estamos todos bem, não temos escorbuto e contamos com a ajuda de Deus para alcançar as aldeias no Lena na próxima semana. Ainda temos provisões para sete dias.

George W. De Long,

Comandante da Expedição dos Estados Unidos ao Ártico.¹¹

OS HOMENS SE levantaram às cinco da manhã, tomaram café às seis e partiram às 7h30. O clima parecia auspicioso — mar calmo e sem gelo, uma forte brisa de nordeste e temperatura suave de -0,5°C. De Long instruiu Melville e Chipp a se manterem perto dele — “ao alcance da voz”, como disse. Foi exatamente o que fizeram durante toda a manhã, em formação organizada e avançando bem, cobrindo mais de 25 quilômetros sem incidentes. A certa altura, Melville indicou que estava tendo dificuldades, e os três barcos pararam ao lado de uma pequena

banquisa. A baleeira de Melville tinha aparentemente batido num grande pedaço de gelo submerso, que danificara uma seção da parte mais baixa do casco de estibordo. Mas o problema acabou não sendo páreo para o criativo maquinista, que logo remendou a ferida.

Por volta do meio-dia, todos pararam num bloco de gelo para uma refeição rápida de chá e *pemmican*. O moral estava alto — “todo mundo animado”, escreveu Melville, “na esperança de que, com a brisa atual, e se ela não ficar forte demais, possamos chegar [à Sibéria] depois de uma noite no mar”.¹² Enquanto os homens enchiam os barcos de neve para garantir água potável, De Long, Melville e Chipp andavam de um lado para o outro da banquisa discutindo estratégias de navegação e pensando em um jeito de manter os barcos próximos se o vento aumentasse, levando em conta as diferenças comportamentais entre os três.

O comandante queria que todos fizessem o máximo esforço para velejar juntos. Seu objetivo era chegar ao delta do rio Lena, mais especificamente a um lugar marcado nos mapas como cabo Barkin. Os três oficiais pararam em pé no gelo para examinar um mapa da área, de autoria de Petermann. De Long disse a Melville e a Chipp que o cabo Barkin ficava “a 130 ou 140 quilômetros de distância, a sudoeste”. De lá, prosseguiu o comandante, seguiriam para o interior, pelo rio, até chegarem a uma das aldeias nativas. De acordo com suas cartas e anotações, havia muitas aldeias em todo o delta, e era provável que eles não tivessem dificuldade para estabelecer contato com os moradores. Estariam a salvo, assegurou, “pois há muitos nativos ali, tanto no inverno quanto no verão”.¹³

Mas, se viessem a se separar no mar, a tripulação de cada barco cuidaria de si. Ninguém deveria se preocupar com a sobrevivência dos outros enquanto não tivesse garantido sua própria segurança. O objetivo final era todos se encontrarem novamente numa aldeia maior à beira do rio Lena, assinalada no mapa como Bulun, que parecia estar a cerca de 150 quilômetros

da costa, rio acima. “Não esperem por mim”, disse De Long, “consigam um piloto com os nativos e continuem subindo o rio até um lugar seguro, o mais depressa que puderem. Assegurem-se de que seus grupos estejam bem antes de se preocuparem com quem quer que seja.”¹⁴

Naquele momento, De Long se concentrava na travessia marítima imediata — e numa preocupante mudança das condições. Observando o oceano, viu que a brisa voltara a aumentar e o mar estava ficando mais agitado. O tempo parecia estar piorando. Quando verificou os instrumentos, o comandante percebeu que a pressão barométrica tinha caído. Se quisessem chegar à Sibéria antes de uma tempestade, teriam de se apressar.

Os três oficiais se despediram uns dos outros, com votos de boa sorte. Em seguida, atiraram-se aos mares, que, de acordo com Danenhower, já se tinham se tornado “altos e maldosos”.¹⁵ De Long lembrou-lhes que ficassem ao alcance da voz. Então as três embarcações cortaram as ondas na direção sudoeste.

A ORDEM DOS barcos deveria ser De Long, em seguida Melville e, por fim, Chipp.

O comandante queria que a formação se parecesse com uma mãe ganso conduzindo os gansinhos, mas o tempo carregado logo desfez o plano. Ficar ao alcance da voz se mostrou impossível — ao alcance da vista já era um desafio. Embora a embarcação de De Long estivesse à frente, de vela cheia, a carga pesada fazia com que afundasse tanto na água que as ondas ultrapassavam continuamente as bordas, tornando-o lento e encharcando os catorze homens, que se viam obrigados a tirar água sem parar. (Snoozer, encolhido no fundo, mais parecia um rato molhado.) Ambler, que estava no barco de De Long,

queixou-se de “levamos água na popa e nas alhetas (...) navegávamos em um mar que só faltava nos inundar”.

O barco de Chipp, como previsto, ficou para trás, às vezes tão longe dos outros que quase desaparecia de vista. A pequena embarcação parecia danificada. Sempre que De Long olhava para trás, tinha a impressão de que Chipp, Dunbar e os outros seis tripulantes esforçavam-se em meio a uma confusão de velas agitadas e manobras laboriosas. Com os mares cada vez mais revoltos à medida que a tarde avançava, De Long perdia de vista o barco de Chipp sempre que ele mergulhava em uma vala entre as ondas. O comandante não via como o companheiro conseguiria aguentar por muito tempo aquele castigo.

Já a baleeira de Melville era tão veloz que ele tinha dificuldade de permanecer na posição determinada, à popa do barco do comandante. Tentou rizar a vela, mas ainda assim continuou ganhando velocidade. Quando os ventos se intensificaram e o mar se agitou, ele percebeu que seria perigoso tentar retardar o barco. As vagas, mais rápidas do que a baleeira, desabavam sobre a popa, quase afundando com Melville e os outros dez tripulantes.

No começo da noite, o mar se tornara impressionantemente revoltado. De Long notou que se tratava de um temporal em larga escala, que parecia se intensificar a cada minuto. Os homens do barco do comandante, embora lutando pela vida, estavam se saindo melhor do que os tripulantes de Melville. Com as ondas golpeando a baleeira sem parar, o maquinista enfim fez sinal para De Long e, chegando mais perto, gritou: “Preciso correr ou vou acabar inundado!”¹⁶ O comandante pareceu acenar para que ele avançasse, e Melville desrizou as velas. Deu uma arrancada súbita e passou à frente, ganhando distância. De Long percebeu que o companheiro ainda estava tendo dificuldade, mas pelo menos velejava em boa velocidade.

No entanto, quando olhou para trás, De Long não viu vestígio algum do segundo cúter. Tinha desaparecido. O comandante

sentiu que Chipp estava perdido. Alguns homens, contemplando o horizonte, julgaram ter visto um barco virado boiando na crista de uma onda distante, mas estava tão escuro que não conseguiram ter certeza. De Long sabia que não dava para socorrer o amigo; em uma tempestade como aquela, voltar seria morte certa. Além disso, não havia espaço em seu barco para mais ninguém — portanto um resgate estava fora de cogitação. Se o barco de Chipp tivesse emborcado, ele e seus homens teriam mais poucos minutos. A temperatura da água não passava de 0°C.

Virando-se para explorar os mares à frente, De Long não viu sinal de Melville. Ele também tinha desaparecido. Era difícil enxergar qualquer coisa através da espuma, dos respingos e do granizo. Do topo de cada onda, os homens no barco do comandante esquadriavam o horizonte cinzento e não conseguiam ver um vestígio sequer. Com a escuridão baixando sobre o mar de Laptev e a tempestade rugindo, De Long e seus treze tripulantes sabiam que estavam sozinhos.

PARTE SEIS

O sussurro das estrelas



Meu querido Papai,

Como vai? Estou tendo aulas de música e frequentando a escola. (...) Vou mandar minhas provas para você ver. Estou me esforçando muito para surpreendê-lo quando voltar. (...)

Precisamos ter uma boa casa só nossa um dia. Mamãe está economizando todo o dinheiro dela para comprar uma.

Sentimos muito a sua falta e queremos você de volta (...) Rezo por você todas as noites e peço a Deus que o abençoe, lhe dê êxito e o traga de volta são e salvo para Mamãe e para

*Sua filha amorosa,
Sylvie De Long*

34 · CATORZE SORTUDOS

Durante a noite inteira, o temporal castigou o barco de De Long, jogando-o de um lado para o outro no mar agitado. Uma rajada rompeu a vela principal em duas partes. Outra derrubou o mastro. Nindemann e o comandante começaram a remediar o problema com o material de que dispunham, mas logo perceberam que qualquer tentativa de navegar naquela ventania era inútil. Por isso viraram a proa na direção da tempestade, tentando flutuar da melhor forma possível.

O alemão ficou encarregado de improvisar uma âncora de capa. Com criatividade, usou vários remos, um tonel de água e pedaços de madeira para construir o objeto e o prendeu a uma picareta para fazer peso. O dispositivo ajudou a dar estabilidade, mas ainda assim a água continuou entrando no barco — uma grande preocupação para os homens, que passaram a noite com baldes nas mãos. Uma onda particularmente gigantesca deixou o cúter “cheio até as bancadas”, relatou Nindemann.¹ “Mais uma ondinha o teria inundado.” Foi a noite mais aflitiva que os tripulantes já tinham vivido. “O temporal aumentou”, escreveu Ambler, “deixando-nos um bagaço, fazendo-nos beber água e chafurdar na calha do mar a noite toda. Quando esvaziávamos o barco parcialmente, vinha mais água (...) que tirávamos o tempo todo.”²

Ao amanhecer, a tempestade ainda não despejara toda a sua fúria. Na luz mortiça, De Long não tirava os olhos do horizonte. Não havia sinal de terra, nem de Chipp ou Melville. Os homens no barco do comandante passavam todo o tempo de que

dispunham atormentando-se com o destino dos companheiros. Todos pareciam resignados à crença de que os outros barcos tinham soçobrado e a tripulação de ambos — dezenove homens no total — estava morta. Um cão e catorze pessoas se amontoavam no primeiro cúter: De Long, Ambler, Nindemann, Noros, Erichsen, Kaack, Görtz, Collins, Ah Sam, Alexey, Walter Lee, Dressler, Nelse Iverson e Boyd. Apesar de seu péssimo estado, eles se consideravam sortudos.

Ao longo do dia, só puderam balançar, impotentes, nas frias ondas cinzentas e esperar que o tempo abrisse. Por volta das seis da tarde, o tempo pareceu melhorar. Com estranha rapidez, os ventos amainaram, e De Long se animou. Mas o mar se recusava a sossegar — na verdade, parecia ameaçador como nunca. Com isso, os homens foram obrigados a passar outra noite encolhidos no barco, rolando no mar imenso, os nervos tensos com os frequentes jorros de água. “Desgraça total”, escreveu Collins. “Sentamo-nos apertados uns contra os outros sem esperança alguma, a não ser na providência de Deus Todo-Poderoso.”

“Sem dormir há 36 horas”, relatou Ambler.³ “Só Deus sabe por onde andamos durante a noite.” Finalmente tinham algo para olhar no céu. As nuvens tinham sido arrastadas pelo vento e, em seu lugar, a lua e as estrelas apareceram nítidas e brilhantes. De vez em quando, auroras boreais ondulavam na cúpula celeste.

Na manhã seguinte, 14 de setembro, o mar tinha acalmado o suficiente para permitir que a viagem fosse retomada. Quando De Long perguntou aos tripulantes se tinham algum objeto que pudesse ser transformado em vela, Nindemann providenciou uma rede e uma velha capa de trenó. Görtz e Kaack pegaram agulhas e puseram-se a costurar as duas peças para fabricar um razoável arremedo de vela principal. O comandante mandou levantar e desmantelar a âncora de capa, enquanto Nindemann consertava o mastro quebrado. Logo levantaram o mastro,

içaram a vela improvisada e se puseram novamente a caminho da terra firme.

Isso seria motivo de muita alegria, mas a maioria dos homens — especialmente De Long — não tinha condição de comemorar nada. As frieiras voltaram a incomodar o comandante, e ele não pôde mais segurar o leme. Queixava-se de não sentir os pés e tinha o que Ambler descreveu como “um cacarejo nervoso na garganta”.⁴ De Long se encostou no saco de dormir na popa do barco, tomou um pouco de conhaque e tentou fazer anotações no diário, mas nem isso foi possível — não conseguia sentir as mãos.

Erichsen, embora com os pés também em má situação, assumiu resolutamente o leme, e assim navegaram durante a tarde e a noite. Mais ou menos às dez da manhã de 15 de setembro, Nindemann subiu nas chapas da popa para espiar e viu no horizonte borrões baixos que lhe pareceram terra. Avisou a De Long, que continuava recostado no fundo do barco, cuidando das mãos e dos pés. O comandante pareceu cético, e Ambler, que se levantou para olhar, não viu nada. Mas poucas horas depois a terra assomou por completo diante deles — e ficou claro para todos que não era ilusão.

Sibéria! O continente asiático. O delta do majestoso rio Lena. Quantas vezes, nos três meses anteriores, eles tinham duvidado de que um dia viessem a alcançá-lo? Pela primeira vez desde o início da retirada, tinham um motivo visível, bem diante deles, para acreditar que poderiam ser salvos.

No entanto, havia um problema. Em pé ao lado do leme, Erichsen não conseguia ver nada que se parecesse com uma verdadeira foz de rio, uma artéria, uma entrada lógica para o delta. E não era apenas isso: examinando as águas intermediárias, viu que um novo colar de gelo se formava perto da costa, acumulando-se no lugar onde o escoamento do Lena encontrava um ponto de equilíbrio com as correntes mais vastas do oceano.

Em poucas horas começaram a deparar com o novo obstáculo. Era gelo de água doce — recém-formado, quebradiço, frágil, com mais ou menos um centímetro de espessura. De início, conseguiram avançar com facilidade, abalroando-o. Mas na manhã do dia seguinte, 16 de setembro, ficaram presos e tiveram de usar os remos para quebrar o gelo e prosseguir custosamente por fendas e canais.

Essa técnica funcionou até que uma nova dificuldade se impôs de repente: o barco encalhou. Embora ainda estivessem a cinco quilômetros da terra, entraram fundo na lama. As áreas cobertas pela maré tinham ali menos de sessenta centímetros de profundidade. De Long e os homens haviam assentado firmemente na longa vazão de lama de um dos maiores rios da Terra.



O RIO LENA nasce quase cinco mil quilômetros ao sul do oceano Ártico, em uma cadeia de montanhas perto do lago Baikal, no interior da Rússia, não muito longe da fronteira com a Mongólia. Ao atravessar os arborizados ermos de Yakutia, o rio vai recebendo um tributário após o outro — Kirenga, Vitim, Olekma, Aldan, Vilyui. O Lena é o 11o rio mais longo do mundo e drena a nona maior bacia hidrográfica do planeta, uma alagadiça faixa de tundra e taiga infestada de mosquitos com uma área de cerca de 2,5 milhões de quilômetros quadrados. A quantidade de sedimentos carregada pelo Lena é extraordinária — e a enorme força do rio descarrega uma coluna de detrito que penetra mais de oitenta quilômetros no oceano Ártico.

O Lena é um dos poucos grandes sistemas fluviais do mundo que correm para o norte, em direção a um mar quase todo congelado. No outono, começa a congelar primeiro na foz, e não nas nascentes, o que significa que cria uma barreira natural

contra a força de sua própria corrente colossal. Conforme o inverno no Ártico se aproxima, o rio continua a correr com força incontida, até encontrar a tampa de gelo cada vez mais espessa em suas partes inferiores.

A única saída para a água é se espalhar, procurando freneticamente outros caminhos para o mar. Em outras palavras, o gelo distorce e amplia a tendência, comum a todos os rios, de se abrir na foz. As pressões acumuladas atrás da barragem de gelo do Lena se tornam tão gigantescas que o rio se alarga por mais de 28 mil quilômetros quadrados. Esse motim de correntes inchadas cria um dos maiores e mais complicados deltas do mundo.

Do alto, o delta do Lena mais parece o corte transversal de um enorme tumor que incha para dentro do mar de Laptev a partir do continente siberiano. Dentro dessa massa saliente de duzentos quilômetros de largura, há um emaranhado confuso de riachos esgalhados, que se torcem e escorrem em fios através de planícies de areia pontilhadas por milhares de lagoas, lagos e pântanos. O delta tem mais de 1.500 ilhas — e essa quantidade muda o tempo inteiro. Ao se lançar contra esse charco de aluvião, o rio se divide em sete braços principais, que, por sua vez, se subdividem em dezenas e dezenas de ramos menores, um vasto conjunto de canais que mudam de rumo de uma estação para outra, enquanto correm, como vasos capilares, para o oceano Ártico. A assídua insistência do rio continua até o começo do inverno, quando o tempo por fim esfria tanto que esse titânico projeto natural de canalização recua por completo — congelando e solidificando os 4.500 quilômetros rio acima e criando uma gigantesca rodovia de gelo.

Um relatório divulgado em 1882 diz: “Nenhum mapeamento dessa região desolada foi realizado, e a rigor seria impossível preparar um que não fosse logo falsificado pelas alterações que ocorrem a cada nova estação.”⁵ O único mapa publicado que trazia algum nível de detalhamento era o de Petermann, mas até

mesmo essa carta era em grande parte hipotética e repleta de erros graves. Ela mostrava oito embocaduras no delta, quando, na realidade, havia mais de duzentas — e os poucos topônimos, pontos de referência e aldeias ali especificados estavam grosseiramente fora de lugar ou não existiam.

Foi esse o desconcertante cenário do qual De Long e seus homens se aproximaram na tarde de 16 de setembro de 1881. Apesar de ainda estarem a cinco quilômetros do delta, já haviam ficado presos, encahados nos enormes depósitos aluviais do rio.

Quando De Long se levantou para avaliar o tamanho do problema, só uma solução lhe ocorreu. Mandou todos saírem do barco para aliviar a carga e permitir que ele flutuasse mais alguns centímetros. Os tripulantes, vadeando as corredeiras, juntaram-se em volta do cúter e puseram-se a guiá-lo, por vezes empurrando-o em direção à terra. Apenas Snoozer e alguns homens incapacitados permaneceram a bordo.

Através da água clara e rasa, os exploradores puderam ver que as correntes tinham desenhado motivos enfeitados no coagulado leito de sedimento onde pisavam. Pequenos peixes dardejavam de um lado para o outro. A profundidade variava entre cinquenta centímetros e um metro e meio, diminuindo, em geral, à medida que se aproximavam da terra. A lama agarrava-se às botas, às vezes arrancando-as dos pés. Frustrados, alguns jogaram suas mukluks dentro do cúter e seguiram descalços.

O barco encahava com frequência, forçando os tripulantes a incliná-lo e virar a proa para um canal mais promissor. Era um trabalho árduo, que o rio gélido tornava ainda mais desagradável, e que em pouco tempo lhes anestesiou pés e pernas. Enquanto a maioria gemia e fazia força nas bordas do barco, alguns iam na frente, quebrando o gelo novo com remos e tentando descobrir o melhor caminho para a praia.

Trabalharam o dia inteiro, mas conseguiram cobrir apenas pouco mais de um quilômetro. Só podiam prosseguir na maré cheia — na vazante, a embarcação ficava presa no lamaçal. No

fim da tarde, disse Nindemann, “todo mundo estava bastante acabado”.⁶ Os homens voltaram a se amontoar no barco com Snoozer e compartilharam um insípido jantar de língua de vaca. Depois, Ambler pediu que tirassem as botas para que ele examinasse os pés. O médico ficou alarmado com o que viu. O custo daquele dia nas águas gélidas tinha sido tremendo. Os pés estavam inchados e tinham adquirido uma doentia palidez arroxeadada. Ambler temia que a ulceração pelo frio tomasse conta da tripulação. Boyd, Erichsen, Collins, Ah Sam e De Long eram os mais afetados, mas as extremidades de todos tinham sofrido muito.

A água rasa ficara bastante agitada, “entrando no barco o tempo todo”,⁷ disse Nindemann, “molhando todo mundo” e tornando os sacos de dormir “impróprios para uso”. Agachados e tremendo no piso curvo do barco, os homens passaram o que o comandante chamou de “a mais miserável e desconfortável das noites”.⁸ O cúter jazia plantado nos rasos do Lena, cabeceando de vez em quando ao sabor das correntes e da maré.



DE MANHÃ BEM cedo, De Long e seus homens retomaram a luta. Por volta do meio-dia, tinham avançado menos de um quilômetro no emaranhado de água e lama. A situação era diabólica; parecia que a terra os provocava: estava a pouco mais de dois quilômetros, mas eles não conseguiam alcançá-la. O comandante temia que jamais chegassem perto dela — e, mesmo que a atingissem, que seus pés congelassem no processo.

Foi, portanto, obrigado a tomar uma decisão: teriam que abandonar o cúter nos baixios e prosseguir a pé até a praia, carregando suas coisas. De Long tentara de todas as formas possíveis manter o barco, sabendo que precisariam dele para

navegar rio acima. Mas chegara à conclusão de que a embarcação os levaria à morte antes de poder contribuir para salvá-los. Teriam de deixá-la para trás.

Amontoando suas coisas nos braços, os tripulantes caminharam penosamente para a praia numa longa fileira, com Snoozer lutando e espirrando água no meio deles. Nindemann e Noros, os mais fortes dos catorze, iam abrindo caminho. Conduziam uma jangada improvisada com remos e sobras de madeira que transportava o *pemmican* e outros artigos mais pesados.

Agarrado aos registros e diários do Jeannette, De Long cambaleava atrás, com as ulcerações de frio muito agravadas. Aqueles livros enormes, apesar de extremamente difíceis de carregar, tinham se tornado fetiches para o comandante. Eram tudo o que restava da expedição do Jeannette, as únicas anotações da viagem e a única prova tangível de suas façanhas exploratórias e científicas. Ele os levaria a qualquer custo — “enquanto eu tiver homens para carregá-los”.

Conforme os exploradores marchavam na planura lamacenta, a água lhes chegava aos joelhos, às vezes à cintura, e com frequência a corrente era tão forte que chegava a chiar entre suas coxas a cada esforço que faziam para dar mais um passo. Mesmo quando a água ficou mais rasa, os homens continuaram não conseguindo erguer as pernas entorpecidas o suficiente para romper o verniz de gelo novo; simplesmente tinham de fazer força para conseguir atravessá-lo, lacerando a pele até sangrar. Snoozer se debatia tanto que Alexey o pegou e o carregou nos ombros pela maior parte do caminho.

Pouco mais de uma hora depois, Nindemann e Noros embicaram sua jangada em terra enxuta. Um por um, os outros doze saíram claudicando da água rasa para se juntar a eles. Emitindo cansados gritos de alegria, todos se reuniram na praia — atordoados, exultantes, aliviados de terem cruzado aquele notável limiar. Finalmente pisavam no continente da Ásia. Tinham

viajado quase 1.600 quilômetros do lugar onde o Jeannette afundara até ali — embora a maioria dos tripulantes tivesse, no fim das contas, percorrido uma distância de mais de quatro mil quilômetros, caso contabilizassem os muitos trechos da calota de gelo que tiveram de percorrer mais de uma vez para arrastar objetos. A odisseia chegara ao fim de uma fase e entrava agora em uma etapa inteiramente nova. Fossem quais fossem os obstáculos do caminho, água salgada e campos de gelo oceânico não estariam entre eles. A metamorfose se completara. Tendo sido criaturas do gelo, depois criaturas do mar, os homens tornaram-se criaturas da terra.

A praia estava deserta. Uma confusa linha de troncos carregados pela água seguia o contorno do que parecia um canal de rio estagnado. Algumas gaivotas voavam em círculo no alto. Granizo gelado caía obliquamente na rija brisa marinha. Estava nublado demais para que De Long conseguisse medir sua posição, por isso era impossível determinar com precisão onde estavam. Não viu sinal de Melville nem de Chipp — nenhum indício humano de qualquer tipo, fossem artefatos, pegadas ou moradias. Aquele lugar parecia tão abandonado e solitário quanto as ilhas da Nova Sibéria.

Foi uma surpresa para De Long. A única hipótese que lhe veio à mente era que tinham desembarcado ao longo de algum canal estéril e remoto que, por isso, não aparecia no mapeamento de Petermann. As cartas geográficas e anotações do alemão indicavam que havia diversas vilas espalhadas pelo delta e que as embocaduras do Lena costumavam ter muito movimento de pequenos barcos. O comandante tinha sido levado a crer que encontrariam nativos rapidamente — essa fora a principal razão para que escolhesse aquele ponto da costa siberiana como alvo.

Mas as informações de Petermann estavam quase totalmente erradas. De fato os nativos iacutos e membros de outras tribos locais se aventuravam até aqueles rincões setentrionais do delta, mas só em grupos pequenos, e apenas durante algumas

semanas do verão. Alojando-se em cabanas rústicas, pegavam raposas em armadilhas, caçavam renas e pescavam, hábito que cultivavam havia séculos. Em meados de setembro, porém, sempre voltavam para suas aldeias rio acima, a fim de escapar das perigosas inundações que se formavam atrás da formação sazonal de gelo ártico.

De Long, portanto, tinha chegado com uma semana de atraso. “Precisamos encarar a situação”, escreveu ele, sombriamente, “e nos preparar para seguir andando até encontrar uma comunidade.”⁹

Sem que o comandante soubesse, *havia* uma grande aldeia perto da costa, no extremo noroeste do delta. Chamava-se Bulun do Norte, uma comunidade de cem pessoas situada em terreno alto o bastante para evitar as enchentes sazonais do Lena. Se De Long tivesse desembarcado apenas treze quilômetros a oeste, atingiria um braço do rio que o levaria diretamente ao povoado em um só dia de viagem. Ele e seus homens não teriam precisado nem mesmo abandonar o cúter. Mas ele não tinha como saber. Nem o canal nem a aldeia apareciam no mapa de Petermann.

OS QUE CONSEGUIAM andar vadearam de volta ao barco encalhado uma segunda vez, depois uma terceira, para carregar coisas. Quando escureceu, os homens juntaram uma pilha gigantesca de troncos trazidos pelas águas, e em pouco tempo uma grande fogueira ardia na praia. Penduraram peles e roupas de baixo para secar e ficaram seminus, batendo, espremendo e amassando as mãos e os pés insensíveis para trazê-los de volta a uma aparência de vida.

O dr. Ambler ficou abismado com a condição dos pés dos homens. Na maioria, os sinais de ulceração pelo frio eram

evidentes — bolhas roxas, pele cerosa, nervos danificados, os primeiros indícios de necrose dos tecidos. “Todo mundo estava terrivelmente congelado”,¹⁰ disse Nindemann, porém os mais afetados eram Collins, Boyd, Erichsen e Ah Sam. O cozinheiro chinês rastejou para dentro do seu saco de dormir gemendo de dor.

Ambler preocupava-se sobretudo com Erichsen. As pernas do dinamarquês estavam horrivelmente inchadas, as panturrilhas tinham enrijecido e os pés haviam sido tomados por bolhas medonhas, que, quando lancetadas pelo médico, esguichavam um líquido amarelo misturado com sangue. Ambler tratou os pés de Erichsen aplicando vaselina com ácido carbólico e envolvendo-os em uma atadura de mantas de algodão. Depois disso, instalou o paciente, recostado, perto da fogueira.

Enquanto a maior parte do grupo tentava se recuperar em volta das chamas, Nindemann e Noros continuaram trabalhando. Na escuridão, voltaram ao barco para recuperar mais artigos. Uma hora depois, retornaram e despejaram os objetos na praia; em seguida, deram meia-volta e fizeram a viagem *mais uma vez*.

Esses dedicados homens pareciam quase sobre-humanos — os pés eram indiferentes à umidade e ao frio, o sistema circulatório era robusto para além de qualquer entendimento, como se um sangue diferente lhes corresse pelas veias. Ninguém conseguia acompanhá-los. “Quando voltamos ao barco estava escuro”, disse Nindemann, “e não enxergávamos nem a fogueira nem a praia; mas tateamos pelo meio do gelo novo quebrado.” De Long não se cansava de admirar os dois — Nindemann em especial. Em seus registros, o comandante já o recomendara à Medalha de Honra do Congresso quando ele impediu que o porão do Jeannette fosse inundado; agora o alemão lhe parecia merecedor de outra recomendação.

Nindemann e Noros só foram dormir à meia-noite. Mas adormeceram satisfeitos, aparentemente inabalados por sua labuta anfíbia nas gélidas planícies de maré.

EM 19 DE setembro, depois de se organizarem e enterrarem todos os artigos não essenciais — incluindo documentos, cronômetros e artigos relacionados à história natural — num esconderijo assinalado por um poste de tenda enfiado na areia, De Long e seus homens se prepararam para marchar pelos ermos desconhecidos do delta em direção ao sul. Com provisões para poucos dias, o comandante sabia que precisavam sair daquele atoleiro de lama, areia e água e encontrar o canal principal do Lena. Ele leu para os homens um trecho do Evangelho de Mateus:

Não andeis, pois, inquietos, dizendo: Que comeremos, ou que beberemos, ou com que nos vestiremos? (...) Mas buscai primeiro o reino de Deus, e a sua justiça, e todas essas coisas vos serão acrescentadas. Não vos inquieteis, pois, pelo dia de amanhã, porque o dia de amanhã cuidará de si mesmo. Basta a cada dia o seu mal.

O dr. Ambler, exausto de tratar tantos pés arroxeados e queimados pelo frio, permanecia pessimista quanto às possibilidades de encontrarem uma comunidade. “Nossas perspectivas neste caso são muito ruins”, escreveu o médico. “Precisamos seguir em frente e chegar ao rio.”¹¹

Embora mal conseguisse andar, De Long encarava a situação com um verniz de otimismo. O comandante continuava resolutivo como sempre. No esconderijo perto do acampamento, deixara este registro numa caixa de instrumentos vazia:

Segunda-feira, 19 de setembro de 1881.

Delta do Lena.

As catorze pessoas nomeadas a seguir, pertencentes à tripulação do Jeannette, desembarcaram aqui no começo da noite do dia 17 e seguirão a pé esta tarde na tentativa de

encontrar uma aldeia no rio Lena: De Long, Ambler, Collins, Nindemann, Görtz, Ah Sam, Alexey, Erichsen, Kaack, Boyd, Lee, Iverson, Noros, Dressler. Um registro foi deixado na ilha de Semenovsky, enterrado debaixo de uma vara. As 33 pessoas que compunham o grupo de oficiais e a tripulação do Jeannette partiram daquela ilha em três barcos na manhã do dia 12 (uma semana atrás). Na noite daquele mesmo dia nos separamos em meio a uma tempestade, e desde então nunca mais tive notícia dos demais. Meu barco alcançou terra na manhã do dia 16, e suponho que estejamos no delta do Lena. Depois de tentar, por dois dias seguidos, chegar à costa sem encalhar, ou alcançar uma das embocaduras do rio, abandonamos a embarcação e vagueamos para a praia carregando nossos víveres e nosso equipamento. Devemos tentar agora, com a ajuda de Deus, andar até uma aldeia. Estamos bem, temos provisões para quatro dias, armas e munição, e levamos conosco apenas os livros e documentos do navio, cobertores, tendas e alguns remédios; nossas chances de êxito parecem boas.

Comandante George W. De Long¹²

Meu querido marido,

Preciso manter uma aparência de coragem e esperança diante dos que me cercam. Não devo incomodá-los com meus problemas. Para Sylvie quero ser alegre. Ela não tem como entender a situação, e não quero que entenda. Acho que antes eu não sabia quão grande e profundo é meu amor por você, e não entendo por que agora tenho esta vontade de fazer uma declaração tão pouco digna de uma senhora, pois você conhece minha reserva característica. Mas sei que anseia por amor e afeição tanto quanto eu.

Já é noite, escrevo na biblioteca. A pequena Sylvie está na cama dormindo profundamente depois de rezar pela saúde e segurança do pai. Há um calor abrasador na lareira, os dois cães estão estirados no tapete de peles diante dela. Que tal passar a noite comigo? Ou será mais agradável aí onde você está? Imagino que não é certo provocá-lo — não até nos encontrarmos, e posso imaginar quanta provocação você é capaz de aguentar.

Emma

35 · LEMBRE-SE DE MIM EM NOVA YORK

Os náufragos marcharam por dois dias através dos labirintos encharcados do delta, assombrados pelo medo de que talvez estivessem no caminho errado. Não conseguiam andar em linha reta. O tempo inteiro tentavam alcançar outra margem mais seca, uma língua de terra mais confiável, uma pista mais clara que os conduzisse para fora daquele ermo maligno. Nunca tinham certeza de que o rio que seguiam era mesmo o rio — não uma corrente subsidiária que se esfiaparia ou desapareceria gradualmente num atoleiro intransponível. Na carta geográfica de Petermann, aquela região era descrita como PÂNTANO EM TERRA ETERNAMENTE CONGELADA.

Algumas formas montanhosas se arqueavam ao longe, pairando sobre uma mixórdia de porções de água de todos os tipos imagináveis: canais tortuosos, lagoas salobras, baías extensas, canais estagnados ou impetuosos. Tudo aquilo se transformava rapidamente em gelo. Os nativos e os animais sabiam que era hora de sair — na verdade, já tinham ido embora. Seus instintos haviam lhes dito que muito mais gelo ainda viria, e que ele provocaria as inundações, que por sua vez trariam devastadoras reestruturações do gelo existente. A sublevação ocorria todos os anos, como se fosse operada por um mecanismo de relógio. Os poucos patos e gansos retardatários que eram vistos ao longe se reuniam em bandos, como se estivessem se preparando para migrar. Àquela altura, qualquer animal que ficasse para trás, ave ou mamífero, era um vadio, um

preguiçoso, tão perdido e deslocado quanto De Long e seus homens.

A região era severa, uma terra que parecia mais adequada a mamutes, tigres-dentes-de-sabre e rinocerontes lanosos, uma tundra pleistocênica em escala fantástica. Ao longo de todos os canais ativos, estendia-se uma franja desordenada de madeira desbotada, àquela altura já cinzenta, que boiara 1.500 quilômetros pelo rio, desde o ponto onde *havia* árvores nas verdejantes florestas da taiga russa. De Long não tinha escolha a não ser seguir pelos canais do rio onde essa madeira se juntava — não podia se afastar dessa abundante fonte de calor, assim como um viajante do deserto não pode se distanciar de um córrego que sustenta sua vida.

Em certo sentido, era a pior época do ano para se aventurar por aquele labirinto pantanoso. No verão, é possível caminhar sobre a maior parte dele e navegar no restante. No inverno, todas as correntes e todos os canais congelam, criando estradas que, apesar do frio assassino, podem ser percorridas com relativa facilidade. No entanto, naquele momento estavam em um meio-termo, uma época intermediária capaz de impedir o movimento. A neve acumulada começava a ocultar as pistas e as características da terra, e o gelo que agora bordejava os canais do rio não era sólido o suficiente para aguentar o peso de um homem. Fazia um frio terrível, mas nenhuma das vantagens do frio se apresentara ainda.

Pelo menos não havia mosquitos. No auge do verão, essa praga atormentava todas as criaturas de sangue quente que tivessem a temeridade de cruzar o delta do Lena. Mosquitos reunidos em nuvens fervilhantes eram capazes de derrubar renas e levar homens à loucura. Se tivesse chegado apenas duas semanas mais cedo, De Long não teria escapado dos insetos.

À medida que o grupo marchava, a maior preocupação do comandante eram as vítimas de ulceração pelo frio. As condições de Boyd e Ah Sam eram péssimas, mas eles pareciam melhorar.

A situação de Erichsen, porém, estava piorando. Os dois dias anteriores tinham causado extrema agonia ao explorador. Apesar de Nindemann ter fabricado muletas para ele com troncos que encontrara, Erichsen manquejava, arrastando desajeitadamente um pé de cada vez, os olhos marejados. Os homens achavam irônico que logo ele fosse o mais afetado pelas ulcerações, uma vez que era o único escandinavo do grupo. Além disso, estavam acostumados a pensar em Erichsen como invencível. “Duro como couro curtido”,¹ escreveu Collins em uma de suas rimas, “ele vale por três homens unidos.” O dinamarquês era um sujeito grande, afável, de constituição robusta e disposição jovial, um homem tão solícito com os outros que seus camaradas custaram a reconhecer a gravidade da sua situação.

Em um dos momentos mais difíceis do dia anterior, Erichsen se sentara na tundra coberta de neve, recusando-se a prosseguir. “Não consigo continuar!”, gritou. “*Não consigo continuar!*”² Quando Nindemann foi socorrê-lo, o dinamarquês implorou-lhe que se afastasse. Ia ficar e morrer ali; não queria mais atrapalhar os outros. O alemão disse ao amigo que não desistisse. Eles conseguiriam, garantiu ele, e logo, logo estariam comemorando em São Petersburgo. Mas Erichsen rosnou: “Vá até Petersburgo se quiser — eu não consigo dar nem mais um passo!”

De Long e o dr. Ambler se aproximaram de Erichsen e o convenceram a se levantar e retomar a caminhada. Mas o comandante ficara apavorado, chegando a escrever: “A situação dele é muito séria.”³

Depois do jantar daquela noite, ficou claro que o estado do escandinavo era mesmo grave. Quando tirou a atadura do pé direito de Erichsen, o médico ficou horrorizado com o que viu: um grande naco de carne putrefata se soltou da área debaixo dos dedos e caiu no chão. Ambler não contou o ocorrido ao paciente. Afastou discretamente o naco caído e se pôs a cuidar do ferimento. Mas chegou a vislumbrar um pedaço de osso exposto.

Abalado, acabou de enrolar a atadura e foi conversar com De Long.

Erichsen não vira direito seu pé, mas sabia que havia algo muito errado. Virou-se para Nindemann e confidenciou: “Você sabe algo sobre ulceração pelo frio?”,⁴ perguntou a ele.

O alemão, que tivera ulceração na Groenlândia, tentou responder com naturalidade. “Sei”, disse. “Quando aparece, a carne fica roxa, depois preta.”

O dinamarquês pensou um pouco e disse: “Quando o médico tirou a atadura, vi uma coisa cair da parte de baixo do meu pé.”⁵

Nindemann não teve coragem de lhe contar a verdade. “Erichsen, acho que você andou sonhando.”

“Não”, insistiu o enfermo, o rosto tomado pelo medo. “Tenho certeza. Vi uma coisa cair do meu pé.”



NA TARDE DE 21 de setembro, dois dias após deixarem a costa, De Long e sua fileira de homens avistaram ao longe algo que mexeu com suas emoções. Adiante, numa curva do rio, havia duas cabanas de madeira, lado a lado. Uma era velha e dilapidada, mas a outra tinha a aparência de uma construção recente. Para De Long, pareciam mais do que simples chalés de veraneio e eram provavelmente “destinados a residência prolongada”. Todos foram tomados pelo mesmo pensamento ardente: será que estavam ocupados?

Os que marchavam na vanguarda — Alexey, Nindemann e Noros — correram na frente. Abriram as portas, mas, para sua consternação, as duas estruturas estavam desertas. No entanto, havia cinzas frescas na lareira, e, pela condição das instalações, Nindemann concluiu que os ocupantes, fossem quem fossem, tinham ido embora havia menos de duas semanas. Ambler achou que as cabanas estavam em “estado tolerável de conservação”.

No interior delas, os homens encontraram um tabuleiro de damas, garfos de madeira, tocos de lápis e “indícios”, nas palavras de De Long, “do uso de ferramentas por trabalhadores relativamente qualificados”. Perto dali, havia uma armadilha com uma cabeça de raposa presa — embora o corpo, disse o comandante, “tivesse sido comido ou cortado perto do pescoço”.⁶ Ao longo do rio viam-se outras estruturas, aparentemente para pendurar e secar carne.

Onde estariam os ocupantes das cabanas? Tratava-se, evidentemente, de um alojamento para caçar e preparar armadilhas, mas tinha um ar de morada bem estabelecida. Seria o povoado assinalado no mapa de De Long como Tscholbogoje? O pensamento lhe deu arrepios. E se *todos* os lugares identificados no mapa como “aldeias” não passassem de alojamentos de caça abandonados? Era uma “questão importante”, escreveu ele, “porque, se aquele par de cabanas forma um ‘assentamento’, nossas chances de prosseguir com êxito são pífias”.⁷

Se aquilo *era* Tscholbogoje, calculou De Long, então ele estava a mais de 130 quilômetros do assentamento mais próximo, de acordo com o mapa. Não acreditava que seus homens conseguissem ir tão longe. Só tinham ração de *pemmican* para dois dias, e havia “três homens coxeando, incapazes de andar mais de dez quilômetros por dia”. O trio de inválidos — Ah Sam, Boyd e em especial Erichsen — era um dilema para o comandante. “É claro que não posso abandoná-los”, escreveu, “[mas] eles certamente não conseguem manter o ritmo necessário.”⁸

Assim, De Long bolou um plano: passariam a noite nas cabanas. De manhã, ele despacharia na frente dois de seus homens mais fortes, que tentariam encontrar uma aldeia e conseguir ajuda. Os demais permaneceriam ali, usando as instalações como acampamento enquanto aguardavam socorro. No ambiente relativamente aquecido das cabanas, Ah Sam, Boyd

e Erichsen pelo menos tinham alguma chance de melhorar o bastante para caminhar, caso nenhum socorro chegasse em uma semana.

Naquela tarde, os homens juntaram troncos carregados pela água e acenderam fogueiras nas cabanas. Perto dali, Nindemann achou uma gaivota morta, apanhada numa armadilha para raposas onde havia uma isca de peixe. Ah Sam recebeu imediatamente a ave para preparar um cozido, mas quando começou a arrancar as penas descobriu que estava totalmente estragada.

De Long mandou Alexey sair com uma Remington para caçar enquanto havia claridade. Rezou para que ele tivesse sorte — pois, se não tivesse, o comandante sabia que não tardariam a passar fome. “A não ser que a Providência nos envie algo”, escreveu, eles não teriam outra escolha senão comer Snoozer. Depois disso, não haveria mais opções. De Long registrou em seu diário uma pergunta inquietante: “E quando o cão tiver sido comido?”⁹



MAIS OU MENOS às nove horas daquela noite, Alexey voltou para as cabanas. Bateu à porta e chamou os homens, muitos dos quais já estavam dormindo. Trazia boas notícias — na verdade, carregava as boas notícias: o lombo de um animal recém-abatido. “Comandante”, disse o caçador, muito agitado. “Temos duas renas. A cinco quilômetros daqui.” Trouxera aquele pedaço de carne e duas línguas como prova. “Com insuperável estratégia”, escreveu De Long, Alexey tinha rastejado “até o meio de um rebanho, e a pouco mais de vinte metros de distância matou duas. Bom trabalho, Alexey! Depois da tempestade *vem* a bonança”.¹⁰

O restante da carne poderia ser apanhado de manhã, mas aquilo era motivo de comemoração imediata. De Long mandou preparar a refeição. Interrompendo o sono, os homens eufóricos cortaram a rena, e uma hora depois todos se banquetearam com os bifés.

Na manhã seguinte, o comandante despachou Nindemann, Alexey e mais cinco homens para irem buscar a carcaça das duas renas. O grupo passou os dois dias seguintes consumindo a carne, enquanto Ambler fazia o possível para colocar Erichsen, Ah Sam e Boyd novamente em condições de andar. A abundância de carne fresca levou De Long a mudar seus planos; ele decidiu que não mandaria dois exploradores na frente à procura de aldeias. Por ora, todos permaneceriam juntos. “Podemos ficar aqui um ou dois dias para que nossos doentes se recuperem”, escreveu ele, “e, enquanto tivermos carne de veado, podemos procurar mais, para cozinhar e levar conosco.”¹¹

No entanto, Alexey não teve a sorte de encontrar outras renas, e, dois dias depois, De Long resolveu retomar a marcha para o sul. Relutava em deixar para trás a quentura aconchegante dos casebres — com as fogueiras acesas, o termômetro acusava consistentemente uma temperatura de 21°C dentro da cabana —, mas eles precisavam seguir viagem. Erichsen parecia um pouco melhor, e Ah Sam e Boyd estavam quase curados. O comandante deixou um rifle Winchester meio capenga em uma das cabanas, como uma “surpresa para o próximo visitante”.¹² Antes de partir, escreveu um registro, traduzido para seis idiomas, e o deixou dentro de um dos casebres, pedindo a quem o encontrasse o favor de encaminhá-lo ao secretário da Marinha dos Estados Unidos.

*Navio Explorador do Ártico Jeannette
Em uma cabana no delta do Lena
Supostamente perto de Tscholbogoje*

Sábado, 24 de setembro de 1881

As pessoas listadas a seguir, catorze dos oficiais e tripulantes do Jeannette, chegaram a este lugar em 21 de setembro, a pé, provenientes do oceano Ártico. Matamos duas renas, que nos deram alimento abundante para o momento, e vimos tantas outras que o medo do futuro foi aliviado. Com nossos três homens claudicantes agora capazes de andar, estamos prestes a retomar viagem, com rações de carne de rena para dois dias, rações de pemmican e um quilo e meio de chá para dois dias.

George W. De Long

QUATRO DIAS DEPOIS, De Long e seus homens depararam com outra cabana, grande o suficiente para acomodar a todos. Para o comandante, parecia “um palácio”, embora imaginasse que em seu país a considerariam uma “habitação imunda, imprópria até para um cão”. O casebre fora construído no alto de um morro, com vista para um amplo trecho de rio, e, como as duas moradas anteriores, parecia ter sido ocupado recentemente. A julgar pelas “brasas frescas e sobras de carne”¹³ que encontraram, De Long achava que a habitação podia ter sido usada até mesmo na noite anterior. Perto dali, Alexey encontrou rastros de mocassim na neve, que lhe parecia ter caído apenas um ou dois dias antes. A poucos quilômetros de distância, ele e Nindemann descobriram uma cabana minúscula, em cujo interior encontraram um peixe ainda fresco.

De Long tentou determinar sua posição. Pelos seus cálculos, estavam quase no fim do delta, aproximando-se de um lugar assinalado no mapa como Sagastyr, que ele não tinha como saber se era um assentamento ou apenas uma cabana abandonada — talvez *aquela* cabana ali. O comandante

começava a se dar conta do quanto seu mapa era superficial. “É difícil fazer o mapa chegar a um acordo com o terreno”, escreveu.¹⁴

De Long não fazia ideia de onde estava. Mas as pegadas de mocassim — e dois outros rastros descobertos no dia seguinte — alimentaram nos homens a esperança de que um povoado talvez estivesse perto. Quem eram as pessoas que haviam deixado marcas na neve? Às vezes, o comandante tinha a estranha sensação de estar sendo seguido e observado. Aquela era uma região fantasmagórica, cujos habitantes não se mostrariam. Conjecturou que sobreviventes do barco de Chipp ou de Melville talvez tivessem chegado a uma aldeia e iniciado uma busca. “Se Chipp e Melville conseguiram chegar”, escreveu De Long, “naturalmente mandariam alguém de volta para nos procurar.”¹⁵ Aquela podia ser a explicação para as pegadas frescas. Talvez houvesse homens à procura deles, quem sabe naquele exato momento.

Pensando nessa possibilidade, o comandante mandou acender uma fogueira de sinalização na parte mais alta do promontório e levantar um mastro (de tronco de madeira flutuante), com um cobertor negro servindo de bandeira. Pelos dias seguintes, ficariam na cabana fazendo o possível para serem notados. Escreveu Ambler: “Deus permita que nossa fumaça ou nosso fogo sejam vistos por algum grupo que possa nos ajudar.”¹⁶

O médico considerava o casebre “uma bênção”, uma vez que “todos nós estamos mais ou menos acabados”.¹⁷ Precisavam urgentemente de descanso. Os quatro dias anteriores tinham sido de marcha horrenda. Acampavam à noite com temperaturas em torno de -15°C , grandes pedaços de tenda jogados em cima deles, disse De Long, “como lonas sobre mercadorias”.¹⁸ Tinham mergulhado no gelo tantas vezes que haviam perdido a conta, e quase emborcaram durante a travessia de um largo e rápido canal de rio numa frágil jangada improvisada. Mas por ora

estavam a salvo, e pelo menos tinham o que comer. No dia anterior, Alexey matara um grande cervo macho, justamente quando De Long anotava que o estoque de víveres estava reduzido às últimas rações de *pemmican*.

“Nem preciso dizer o alívio que foi para minha cabeça tão cheia de preocupações”, escreveu o comandante a respeito da generosa contribuição do inuíte. “Tivesse [Alexey] fracassado, nossas provisões seriam apenas o pobre Snoozer.” De Long passara a ver a mão de Deus por trás desses oportunos encontros com animais de caça e abrigos: “Se alguma vez a Providência Divina já se manifestou em favor de pessoas necessitadas e vulneráveis, somos um bom exemplo disso. Tudo de que preciso para zerar minha ansiedade atual é alguma notícia dos dois barcos e seus ocupantes.”¹⁹

Era sem dúvida uma declaração hiperbólica. O comandante tinha um longo rol de outras preocupações — no topo das quais estava Erichsen. Os quatro dias anteriores tinham anulado qualquer melhora alcançada enquanto o dinamarquês se recuperava na outra cabana. Agora seu estado era lamentável. Depois de conversar com Ambler, De Long escreveu no diário: “A ulceração no pé de Erichsen já consumiu tanta pele que deixou tendões e músculos expostos. O médico teme vir a ter que amputar parcial, ou mesmo totalmente, os dois pés.”²⁰

O cheiro da carne em decomposição era horrível, e Ambler estava sempre cortando pedaços dela. Os dedos dos pés de Erichsen eram cotocos negros irreconhecíveis. Ele se queixava também de rigidez no maxilar e do que o médico descreveu como “perda de força no lado direito”. Ambler duvidava que o dinamarquês conseguisse prosseguir. “Deus sabe quanto isto vai durar, e o homem finalmente terá que desistir”, escreveu. “Se encontrarmos uma aldeia logo, tenho esperança de poder salvar seus pés, mas, se isso não acontecer, eles serão sacrificados, e talvez sua vida e a de todo o grupo também o sejam.”²¹ Quanto à última parte, Ambler era inflexível; apesar das súplicas de

Erichsen, ele não seria abandonado. “Ninguém”, disse o médico, “será deixado para trás.”

No dia seguinte, uma gaivota sobrevoou o acampamento, aparentemente atraída pelo cobertor negro que tremulava no alto do morro. Alexey imediatamente derrubou a infeliz, que rendeu uma magra sopa. Alguns homens enfiaram as vísceras da gaivota em anzóis e foram pescar no gelo, mas nenhum peixe beliscou a isca. Nindemann saiu para caçar nas redondezas, à procura de “qualquer coisa que valesse a pena”. Mas também não teve sorte.

Enquanto isso, o dr. Ambler passou o dia executando uma tarefa muito mais odiosa, documentada em seu diário em termos clínicos: “Removi quatro dedos do pé direito de Erichsen e um do pé esquerdo, serrando perto da junção tarso-metatársica.”²² A amputação foi surpreendentemente fácil para Erichsen, que já não sentia os pés. Quando a dor veio, mais tarde, Ambler injetou-lhe opiáceos e tentou tranquilizá-lo. Mas o médico já não tinha muitas esperanças. Os outros homens não conseguiam acreditar que o duro e robusto dinamarquês estivesse naquele estado. Collins lamentou a operação “aleije um homem grande e apto e acabe com a sua carreira de marujo”. De Long se sentia pessoalmente responsável pelas tribulações de Erichsen. “Uma visão dilacerante”, escreveu, “a amputação dos ossos e da carne de um homem que eu esperava devolver sadio e inteiro para seus amigos. Deus tenha piedade de nós.”²³

Toda noite o grupo mantinha a fogueira de sinalização acesa fora da tenda, e a bandeira negra tremulava na brisa. Mas ninguém apareceu. As pegadas, fossem de quem fossem, desapareceram na neve acumulada. O comandante não conseguia se livrar da sensação de estar sendo observado, porém os espiões se recusavam a aparecer. A hipótese que ele imaginara — de que outros sobreviventes do Jeannette estavam vasculhando o delta à procura deles — perdeu força. “Não

consigo entender”, escreveu. “Se os outros estão em segurança, por que não vêm nos buscar?”

NOS DIAS ANTERIORES, de fato, De Long e seus homens *tinham sido* seguidos; não era imaginação. Uma semana antes, caçadores iacutos da aldeia de Zemovialach haviam cruzado com as pegadas dos tripulantes na neve. Seguindo os rastros durante vários dias, os nativos passaram primeiro pelas duas cabanas onde os americanos se recuperaram. Viram o carvão fresco das fogueiras e encontraram o velho Winchester que o comandante deixara para trás. Pegaram o rifle e continuaram a seguir as pegadas do grupo de De Long por mais alguns dias.

Mas acabaram desistindo. Os dois caçadores, examinando os forasteiros de uma distância segura, começaram a suspeitar que fossem “contrabandistas”,²⁴ como diriam posteriormente — contrabandistas, presidiários e ladrões. Os iacutos achavam que, se aparecessem, aqueles estrangeiros imundos e cabeludos com certeza os matariam. Discretamente, voltaram para sua aldeia, que ficava quase 150 quilômetros a sudeste, num braço remoto do Lena.

MESMO ENQUANTO REPOUSAVA na cabana, De Long fazia planos para continuar. Depois de explorar o terreno, convenceu-se de que a única possibilidade de chegarem ao lugar chamado Sagastyr — se ele de fato existisse — seria atravessar o rio em cujas altas margens fora construída a cabana onde estavam. Mas era mais fácil falar do que fazer: o canal tinha quase quinhentos metros de largura. Ou construíam uma jangada

robusta, ou teriam de esperar que mais gelo se formasse na superfície para que pudessem atravessar a pé.

Naquele momento, o gelo era precário demais para se arriscarem, de modo que não podiam se mover. “Ninguém gosta de sentir que está preso em uma armadilha”, declarou De Long.²⁵

A outra questão era o que fazer com Erichsen. Sobreviveria a novas andanças? Será que Nindemann poderia construir uma espécie de trenó-liteira para arrastá-lo no gelo e na tundra mais adiante? Ambler, que numa segunda cirurgia amputara mais alguns dedos do escandinavo, achava que os dois pés precisavam ser amputados por completo. Percebendo que o paciente sofria de constrição mandibular, o médico pensou na hipótese de uma febre arrasadora “intervir e provocar-lhe a morte”.²⁶ Erichsen com frequência delirava, e mantinha os homens acordados à noite com estranhas alucinações em dinamarquês. “Está fraco e trêmulo”, disse De Long, “e, quando fecha os olhos, fala sem parar (...) horrível adição à miséria do nosso ambiente.”²⁷ Ambler disse a De Long: “A não ser que Erichsen receba logo o cuidado e o tratamento médico que só uma estada prolongada num assentamento permitiria, sua vida corre perigo.”²⁸

De Long se viu no meio de um dilema horroroso. Parecia-lhe que, naquele momento, a sobrevivência do dinamarquês se opunha à sobrevivência de todo o grupo. “Se pudermos prosseguir”, escreveu De Long, “isso provavelmente encurtará sua vida; se eu ficar aqui e mantiver todo mundo comigo, Erichsen terá mais alguns dias, ao risco de morrermos todos de inanição. Trata-se de uma crise em nossa vida.” No fim, De Long seguiu seus instintos: ninguém ficaria para trás. Erichsen seria arrastado, por mais árduo que fosse.

Na manhã de 1o de outubro — 111 dias após o naufrágio do Jeannette —, o comandante decidiu que o canal do rio estava suficientemente congelado para uma tentativa de travessia. Um registro que deixou dentro da cabana dizia que, embora não

tivessem “medo do futuro”, um dos homens não estava bem, e “dedos dos seus pés foram amputados em consequência de ulceração pelo frio”.

Avançando com cautela pelo grande rio congelado, os homens se mantinham bem separados uns dos outros, para que o peso não ficasse concentrado num ponto. Ainda assim, o gelo tilintava e estalava a cada passo, às vezes irradiando ameaçadoras rachaduras em ziguezague. Tendo atado Erichsen a um trenó fabricado com duas toras disformes, eles rebocavam o balbuciante inválido com várias cordas compridas, estiradas de maneira que puxadores e puxado ficassem afastados uns dos outros — para evitar concentração de peso.

Acabaram atravessando em segurança, e, depois de se reunirem do outro lado, iniciaram uma marcha excruciantemente difícil. Percorreram mais de vinte quilômetros de um terreno impossível, arrastando, centímetro por centímetro do caminho trepidante, o pobre Erichsen em seu “trenó”. Durante mais dois dias, continuaram a vaguear pelo ermo, avançando com lentidão. A certa altura, encontraram pegadas humanas na neve e as seguiram pela maior parte do dia, até que elas desapareceram. De Long começou a perceber que não estavam se aproximando de Sagastyr, que ele agora acreditava ser um “mito”.

Seu mapa era “simplesmente inútil”, concluiu o comandante.²⁹ “Devo continuar marchando para o sul, esperando que Deus me guie até uma aldeia, pois há muito tempo me dei conta de que não temos capacidade de nos salvarmos por conta própria.” A topografia era impiedosa em sua complexidade labiríntica — De Long não conseguia descobrir uma lógica. “Fiquei muito confuso com a forma como o rio com frequência se estreitava até se transformar numa pequena veia de gelo”, escreveu, “e a maneira inconstante e irregular como ele corria. Nossos tropeços de um lado para outro consumiram energia e tempo. Não adianta negar, estamos muito fracos.”

O comandante reconhecia que, levando em conta o estado do grupo, ele provavelmente deveria abandonar os pesados diários que carregava, mas não conseguia criar coragem — eles tinham se tornado tão preciosos quanto sua própria vida. “Enquanto puder me arrastar sobre meus pés”, disse ele, “estes registros irão comigo.”³⁰ Poderia tentar escondê-los em algum ponto e assinalar o lugar com um marco feito de madeira, mas sabia que aquele terreno inteiro era planície de inundação do Lena. Qualquer objeto que enterrasse seria estragado pelas cheias de primavera.

Collins, em particular, implicava com o fardo representado pelos livros de De Long. (Em seu diário, ele reclamava dos “diários de bordo etc., [que] fazem os homens vergarem sob um peso superior a suas forças”.) Mas àquela altura o irlandês, ardendo de ressentimento, encontrava defeito em todos os aspectos do “plano geral [de De Long] para tocar o barco” e comparava o comandante a uma “sanguessuga” que “absorve nossas chances de escapar”.³¹ Collins contou a vários confidentes que mantinha um diário dos acontecimentos — provavelmente muito desfavorável a De Long — guardado num bolso do seu sobretudo; queria que, se alguma coisa lhe acontecesse, aquele registro fosse mandado para os editores do *Herald* de Bennett em Nova York.

Alexey, que se afastara em expedições de caça, não teve sorte. O comandante esgotara os últimos estoques de *pemmican*; agora ele e seus homens passavam fome de verdade. Não havia escolha. Em 3 de outubro, ele confiou a tarefa a Iverson, que conduziu Snoozer para trás do acampamento e o matou com um tiro na cabeça, depois o carneou. “Em seguida foi preparado um cozido”, escreveu De Long, “do qual todo mundo, menos o médico e eu, compartilhou. Para nós, era uma gororoba nauseante.”³² O ensopado foi preparado com a cabeça, o coração, os rins e o fígado. “Alguns homens”, disse Nindemann, “não se interessaram muito.”³³

A temperatura naquela noite caiu para quase -20°C , e os exploradores permaneceram perto da fogueira, amontoados, ombro a ombro. Alexey e De Long tentaram se aquecer juntos. “Se ele não tivesse me enrolado em sua pele de foca e me aquecido com o calor do seu corpo, acho que eu teria morrido congelado. Daquele jeito, eu apenas me arreepei e tremi”, escreveu o comandante. Para sua própria proteção, Erichsen ficou preso no trenó, que foi levado para junto do fogo. Mas seus “gemidos e seu balbucio delirante ecoavam no ar noturno”, registrou De Long, “e espero nunca mais passar uma noite tão lúgubre e miserável na vida”.³⁴

Em certo momento da madrugada, Erichsen, delirando, jogou fora as luvas. Os outros só perceberam de manhã, quando já era tarde demais: suas mãos estavam quase rígidas de tão congeladas. Boyd e Iverson esfregaram-nas até alguma circulação voltar, mas Ambler sabia que as mãos do dinamarquês teriam o mesmo destino dos pés. Ele continuava inconsciente, alheio ao que tinha feito. Por volta das seis da manhã, os homens o amarraram mais apertado no trenó e retomaram a marcha para o sul.

Poucas horas depois, encontraram outra cabana, onde imediatamente se abrigaram e acenderam uma fogueira. O médico examinou Erichsen com atenção e descobriu que ele se deteriorara “muito mesmo”, disse De Long. O pulso estava fraco, e ele continuava inconsciente. A linha de apodrecimento subira pelos tornozelos e alcançara as panturrilhas. O comandante chamou os homens para rezar.

DOIS DIAS DEPOIS, às 8h45 de 6 de outubro, Ambler virou-se para os homens ainda reunidos dentro da cabana e balançou a

cabeça. “Tudo acabado”, disse o médico, fechando os olhos de Erichsen. “Paz à sua alma.”³⁵

Hans Erichsen, marujo de carreira de 33 anos e pescador do mar do Norte natural de Ærøskøbing, Dinamarca, estava morto. “Nosso companheiro de refeições se foi desta vida”, escreveu De Long. “Meu Deus, o que será de nós?”³⁶

Não tinham ferramentas para sepultá-lo. Ainda que as tivessem, seria praticamente impossível cavar o solo congelado. “O túmulo do marinheiro é a água”, raciocinou o comandante, decidindo confiá-lo ao rio. Tiraram e distribuíram suas roupas; em seguida, costuraram uma aba de tenda ao redor do corpo, enchendo-a de torrões para que afundasse. Iverson pegou a Bíblia de Erichsen, e Kaack cortou uma mecha do cabelo do companheiro morto. Uma bandeira foi colocada sobre o cadáver, e eles o arrastaram para a beira do rio.

Depois de uma breve cerimônia solene, abriram um buraco no gelo com uma machadinha e deslizaram Erichsen para dentro do gélido Lena. Três salvas de rifles ecoaram por sobre o rio. Nindemann preparou uma lápide com uma velha tábua que encontrou na cabana e pendurou-a em cima da porta. Dizia a inscrição:

EM MEMÓRIA
H. H. ERICHSEN,
6 OUT. 1881.
U.S.S. JEANNETTE.

O DIA 9 DE outubro amanheceu claro, revigorante e relativamente quente, após dias de frígida neblina. De Long chamou Nindemann para conversar a respeito de um plano sobre o qual

vinha matutando havia alguns dias. Queria que o alemão aproveitasse a mudança de tempo para seguir na frente do grupo e buscar socorro.

Desde a morte de Erichsen, muitos outros casos de ulceração causada pelo frio haviam aparecido entre os homens. O comandante estava especialmente abatido, assim como Collins e Lee. Tinham apenas alguns quilos de carne de cachorro para comer e vinham subsistindo à base de uma bebida feita de conhaque e velhas folhas de chá fervidas em água do rio. Em grupo, não conseguiam avançar mais do que uns poucos quilômetros por dia. “Estamos bastante cansados”, disse De Long, “e parece que vagamos por um labirinto.”³⁷ Ele supunha que despachar Nindemann era sua última chance.

O comandante escolheu o contramestre alemão porque ainda era o mais forte de todos e o que tinha mais probabilidade de cumprir a missão. Não havia como duvidar da desenvoltura e da criatividade de Nindemann, nem de sua feroz competência — e, como a provação pela qual passara na Groenlândia tinha demonstrado, o homem possuía um instinto de sobrevivência fora do comum. Collins se ofereceu para acompanhá-lo, mas De Long escarneceu do irlandês dizendo: “Na sua situação, sr. Collins, o senhor não chegaria a dez quilômetros de distância do acampamento.”³⁸ Também era verdade que o comandante não confiava no irlandês; alguns conjecturariam posteriormente, sem base em qualquer indício, que De Long temia que Collins, chegando antes dos outros a um lugar seguro, corresse até a agência telegráfica mais próxima para transmitir ao *Herald* uma versão deturpada da expedição.

Alexey era provavelmente o segundo homem mais apto, mas De Long queria que o inuíte ficasse com o grupo por ser o melhor caçador. Com as habilidades de Alexey como atirador e um pouco de ajuda divina, o comandante se mantinha otimista. “Confio em Deus”, disse ele, “e acredito que Ele que nos alimentou até aqui não nos deixará morrer de inanição.”³⁹

Louis Noros era o candidato seguinte. Ele acompanharia Nindemann e obedeceria às suas ordens. Viajariam com pouco peso — “só as roupas que usávamos”,⁴⁰ como registrou o alemão, mais um rifle, vinte cartuchos de munição, alguns cobertores e um pouco de grogue para tomar. “Se encontrarem caça”, disse De Long, “voltem para cá.”

No entanto, se não encontrassem, o comandante queria que seguissem para o sul, com destino a uma aldeia chamada Kumakh-Surt, que por seus cálculos devia estar a quatro dias de distância. “Nindemann, faça o melhor que puder”, disse De Long. “Se encontrar ajuda, volte depressa. Caso contrário, estará na mesma situação que nós. E você sabe qual é a nossa situação.”⁴¹

De Long deu a Ambler a opção de ir com Nindemann e Noros, mas ele recusou. “Considerarei”, escreveu o médico, “que o meu dever exigia que eu ficasse com ele e com o grupo principal naquele momento.”⁴²

O comandante fez uma prece, e os homens se reuniram em volta de Nindemann e Noros e apertaram suas mãos. Todos tinham lágrimas nos olhos. Collins, com a voz trêmula de emoção, disse a Noros: “Quando chegar a Nova York, lembre-se de mim.”⁴³

Então os dois exploradores deram as costas ao grupo e iniciaram sua marcha para o sul pela margem do rio. “Deus os ajude”,⁴⁴ disse Ambler. Quando desapareceram na curva, os homens de De Long soltaram três vivas.

Gostaria tanto de estar com você, de vê-lo, de tomar conta de você. Tenho medo de pensar na sua situação. Tento esperar pacientemente por notícias do meu marido sofredor, e nem é preciso dizer como estou ansiosa, muito ansiosa. Tenho sido valente durante todos esses anos de provação e vou continuar sendo. Não sou uma mulher tola e não vou me desesperar. Tentarei afastar da mente todos os maus presságios e pensamentos melancólicos. Como gostaria de estar com você agora!

Emma

36 · AINDA QUE ISSO ME CUSTE MEU ÚLTIMO DÓLAR

No outono de 1881, Emma De Long estava muito preocupada com o destino do Jeannette. A tripulação do Corwin chegara a São Francisco em 21 de outubro e informara que, embora tivesse esquadrihado mais de treze mil quilômetros do Ártico alaskiano e siberiano, não encontrara um único indício do paradeiro do Jeannette, nem mesmo um boato. Além disso, o histórico desembarque do grupo do Corwin em Wrangel, praticamente demonstrando que se tratava de uma ilha, destruíra as últimas esperanças de Emma — de que seu marido e os outros homens tivessem chegado ao hipotético continente no Polo Norte e ido mais além.

Ela se tornara quase ridiculamente distraída. Quebrava coisas, derrubava objetos, saía das lojas sem pagar as compras. Não conseguia pensar em mais nada além do Jeannette. Suas preocupações se agravaram em 11 de novembro, quando o navio de guerra americano Alliance voltou da viagem de busca que fizera nas águas ao norte da Noruega. O Alliance partira de Norfolk em 16 de junho com uma tripulação de quase duzentos homens e percorrera cerca de vinte mil quilômetros. Seu comandante, George Henry Wadleigh, disse não ter encontrado nenhum rastro do Jeannette ou de qualquer dos seus tripulantes. Um dos melhores repórteres de Bennett, Harry Macdona, estava a bordo e mais tarde publicou no *Herald* uma série de relatos da viagem, que se tornaram muito populares.

O Alliance fizera uma parada em Reykjavik, tornando-se o primeiro navio da Marinha dos Estados Unidos a ancorar no porto islandês. (Os islandeses ficaram encantados com os americanos, em especial com os marinheiros negros a bordo, que trataram, segundo Macdona, como “curiosidades fugidas de um museu”).¹ Em seguida, Wadleigh manobrou o Alliance para Hammerfest, na Noruega, depois para Spitsbergen, ilha ártica ao norte desse mesmo país. Durante a viagem, a tripulação encontrou numerosos caçadores de baleias, focas e morsas, mas não garimpou nenhuma notícia do Jeannette. Os homens de Wadleigh distribuíram cartazes impressos em várias línguas oferecendo recompensas por informações que levassem à descoberta do navio.

O Alliance alcançou uma latitude de 80°10'N, cerca de novecentos quilômetros ao sul do Polo Norte, que se acreditava ser o ponto mais alto já atingido por um navio de guerra. Mas então Wadleigh foi contido pelo campo de gelo. Diante da ferocidade da barreira que avistou, Macdona se perguntou se a humanidade um dia chegaria ao Polo Norte: “Ninguém que tenha visto esse deserto de gelo, empilhado em elevações e comprimido em cristas montanhosas por uma força que a mente é incapaz de compreender, arriscará um palpite sobre quantos anos de triste esforço o homem ainda padecerá para alcançar aquele ponto supremo.”²

De volta aos Estados Unidos, um oficial do Alliance fez coro, sucintamente, aos temores de Emma De Long: “Já não estamos tão otimistas quanto antes com relação à segurança da tripulação do Jeannette.”³

Enquanto isso, o terceiro navio encarregado de procurar De Long, o USS Rodgers, vasculhara milhares de quilômetros das costas de Kamchatkan e da Sibéria naquele verão. Mas seu comandante, o tenente Robert Berry, tinha exatamente o mesmo a relatar: nem sinal do Jeannette. Um grupo do Rodgers desembarcara na ilha de Wrangel poucas semanas depois de

John Muir e seus companheiros e realizara uma exploração substancial do território, penetrando mais de trinta quilômetros ilha adentro. Os homens não descobriram nada que sugerisse que De Long algum dia tivesse posto os pés em Wrangel. Àquela altura, o Rodgers estava bem abrigado em uma angra no nordeste da costa da Sibéria, onde passaria o inverno, e planejava despachar grupos com cães rumo ao oeste, até o rio Kolyma, em busca de notícias de De Long. Entre os tripulantes do Rodgers havia outro correspondente do *New York Herald*.⁴

O fracasso de todas as buscas do verão de 1881 serviu apenas para aumentar a curiosidade da opinião pública sobre o que acontecera a De Long. Múltiplas expedições de resgate foram planejadas para a primavera de 1882 — e a busca do Jeannette assumiu um matiz internacional. Desde os esforços para encontrar sir John Franklin o mundo não demonstrava interesse tão intenso pelo destino de um grupo de exploradores do Ártico. Em Copenhague, um tenente chamado Howgaard, da Marinha Real Dinamarquesa, angariava recursos para financiar um ambicioso rastreamento ao longo de toda a costa da Sibéria, refazendo a rota que Nordenskiöld percorrera com êxito em sua recente travessia pela Passagem do Nordeste. Em São Petersburgo, autoridades russas enviaram sinais de prontidão para todos os comandantes e representantes tribais no norte da Sibéria. No Canadá, o Departamento Colonial da Grã-Bretanha escreveu cartas para todos os governadores da Companhia da Baía de Hudson recomendando-lhes que instríssem os caçadores e funcionários na costa ártica da América do Norte a ficarem atentos a qualquer indício do Jeannette.

Enquanto isso, a Real Sociedade Geográfica em Londres começava a fazer seus próprios planos para uma expedição de resgate. “O povo americano pode estar certo de que os geógrafos ingleses não apenas sentem a mais profunda empatia pelos bravos exploradores a bordo do Jeannette, mas também de que faremos, de boa vontade e de maneira efetiva, o que estiver

ao nosso alcance para que a busca seja completa”,⁵ declarou Clements R. Markham, representante da Sociedade, em dezembro.

Para um editorialista do *The New York Herald*, a onda de boa vontade ultrapassou a reação testemunhada na época do desaparecimento de Franklin. “Pela segunda vez na história da exploração polar, uma grande expedição provavelmente está perdida no Ártico”, disse o *Herald*. “Haverá outra busca como a de Franklin, com uma diferença — aquela foi uma procura inglesa e americana num limitado segmento do círculo polar; esta será uma procura universal ao longo de toda a fronteira da ‘região desconhecida’, com a participação de praticamente todas as nações civilizadas do mundo.”⁶

No ano anterior, Bennett acompanhara toda a conversa sobre as operações de resgate, mas outros assuntos prendiam sua atenção. Ele concretizara o sonho de lançar um novo jornal, a ser chamado de *Paris Herald*, destinado basicamente a expatriados americanos, como ele próprio. Comprara uma bela mansão litorânea na Côte d’Azur, em um lugar adorável chamado Beaulieu. Patrocinara extravagantes caçadas em sua propriedade campestre perto de Versalhes e passara boa parte do ano em cruzeiros pelo Mediterrâneo.

Além disso, o magnata estivera ocupado com a inauguração de seu novo empreendimento, o Newport Casino, que se revelou um sucesso muito maior do que qualquer um podia imaginar. Era uma ampla construção em madeira, pedra e telha escama de peixe, com belas varandas, bares a céu aberto e uma impecável quadra de tênis de grama situada em um pátio grande o suficiente para acomodar milhares de espectadores. “Não há nada parecido, seja no velho ou no novo mundo”,⁷ escreveu um repórter em êxtase por ocasião da grandiosa abertura do cassino. “É pouco provável que exista um lugar mais animado.”

Em agosto, o Newport Casino realizou o primeiro campeonato da recém-formada Associação Nacional de Tênis sobre a Grama

dos Estados Unidos. Foi o primeiro torneio desse esporte em solo americano. Um ex-aluno de Harvard chamado Richard Dudley Sears dominou a competição, ganhando cinco partidas seguidas. Fiel à visão de Bennett, o Newport Casino tornou-se a incubadora do tênis competitivo nos Estados Unidos, e o torneio anual ali realizado foi precursor do U. S. Open. (O Newport Casino sediou os campeonatos nacionais até o verão de 1915, quando a competição foi transferida para Forest Hills, Nova York.)

Mesmo com as distrações de seu cassino, Bennett mantivera contato regular com Emma De Long e chegara até a convidá-la a Newport, no fim do verão de 1880, para conhecer sua “casinha de campo”.⁸ A pequena mansão, chamada Stone Villa, ficava muito convenientemente localizada em frente ao cassino, na avenida Bellevue. O magnata levou Emma para passear em seu novo iate, o Polynia, que, segundo se dizia, lhe custara 55 mil dólares. A irmã de Bennett, Jeannette Bell, também estava em Newport naquele verão. Ela e o marido tinham acabado de ter um filho, mas o milionário não demonstrou o menor interesse em desempenhar o papel de tio babão. Ele preencheu um cheque de 100 mil dólares a título de herança, depositou-o aos pés do berço do sobrinho e nunca mais pôs os olhos no menino.

Bennett prometeu a Emma que não pouparia despesas para encontrar o marido dela. Para ele, o problema polar era como uma empolgante partida de tênis ou de polo — um passatempo que acelerava o fluxo do sangue nas veias, um desafio estimulante, um verdadeiro esporte. Tudo daria certo, disso tinha certeza. Se não desse, o risco era parte do jogo. Não podia imaginar maneira mais honrosa de morrer do que a serviço da exploração — em nome do país, da Marinha, da ciência. E, é claro, em nome do *The New York Herald*. “O *Herald* é tudo”, disse ele certa vez a um repórter. “O homem não é nada.”

Mas, no fim de 1881, até mesmo o magnata começava a achar que algo calamitoso tinha acontecido ao Jeannette. Resignou-se à probabilidade de o navio ter sido destruído e àquela altura estar

repousando no fundo do mar. Quanto a De Long e seus homens, James Gordon Bennett continuava esperançoso. De Paris, passou um telegrama para Emma:

*Não tema por seu marido e sua galante tripulação. Se por avareza o Governo não quiser mandar outra expedição, eu a enviarei por minha conta, ainda que isso me custe meu último dólar. Gostaria de inspirá-la com a minha confiança na incolumidade do Jeannette. Bennett.*⁹

37 · PANTOMIMAS FRENÉTICAS

Conforme Nindemann e Noros marchavam pelas terras ermas do Lena, o inverno siberiano desabava sobre eles como uma bigorna.¹ Cada noite era mais fria do que a anterior, com temperaturas bem abaixo de zero. Às vezes parecia que só o movimento constante os impedia de congelar. Os sons adquiriam um tom quebradiço. Os fluidos do rosto endureciam. A neve rangia sob os pés. O frio se tornara uma presença física, sugando silenciosamente a vida do delta, da mesma forma que um incêndio consome o oxigênio de um cômodo. Nas horas mais frias da noite, o hálito se condensava no ar, flutuando até o chão em nuvens tremeluzentes, que, segundo nativos locais, produziam uma débil e tilintante melodia chamada “sussurro das estrelas”.² (A temperatura mais baixa já registrada no Hemisfério Norte, -68°C, seria medida mais tarde numa estação meteorológica soviética a leste do Lena.)³

Nindemann e Noros avançavam com firmeza e determinação, mas estavam fracos demais para acelerar o passo. Faziam em média vinte quilômetros por dia. Noros cuspiu sangue e começou a pensar na possibilidade de suicídio. Em seus piores momentos, só a lembrança da família que deixara em Fall River, Massachusetts, o impedia de tirar a própria vida.

Boa parte da jornada lhes parecia um sonho, como uma longa nevasca de dias indistintos pontuados por instantes de clareza perturbadora. Uma coruja-das-neves olhando fixamente para eles. Um amontoado de trenós imprestáveis que destruíram para usar como lenha. O cadáver de um nativo sepultado dentro de

uma caixa numa colina. Um corvo circulando, circulando, circulando.

O único ponto de referência existente nas planícies intermináveis era uma ilha rochosa, enfiada como uma rolha no meio do Lena. O grande penhasco era conhecido simplesmente como Ostrov Stolb, “ilha Rochosa”. Em dias claros, podia ser visto a uma distância de até 160 quilômetros. Nas refrações da atmosfera ártica, Ostrov Stolb assumia formas distorcidas enquanto pairava sobre as planícies aluviais; às vezes, parecia um castelo fortificado, uma baleia emergindo do mar ou o dorso de um enorme animal pré-histórico. Fosse qual fosse a forma assumida, Nindemann e Noros confiavam nela como um poste de sinalização conforme avançavam para o sul.

Na falta de barracas ou qualquer outro tipo de abrigo, os dois homens passavam suas noites como animais de toca. Dormiram numa fenda na beira de um rio, depois a sotavento de uma ribanceira, em seguida ao abrigo de uma barcaça dilapidada deixada no gelo, e, ainda, em cavernas de neve que eles mesmos escavaram.

Viviam à base de resíduos de nutrição. Um dia, Nindemann matou a tiros um lagópode, espécie de galináceo ártico. Depois capturou um lêmingue, que eles assaram com pelos e tudo num espeto. Preparavam chás de raízes de uma mirrada espécie de salgueiro. Certo dia, acharam perto do rio cabeças de peixe para comer. No resto do tempo eram obrigados a roer as solas das próprias botas ou mastigar tiras das próprias calças de pele de foca, que encharcavam de água e chamuscavam na fogueira para que ficassem mais palatáveis.

Com uma semana de viagem, estavam tão fracos que muitas vezes não conseguiam avançar contra o vento. Já tinham praticamente perdido as esperanças quando, na noite de 19 de outubro, depararam com um conjunto de casebres em uma localidade conhecida como Bulcour. Acenderam uma fogueira em um deles e se jogaram no chão. Tinham percorrido quase 210

quilômetros desde que haviam se separado de De Long, dez dias antes.

No dia seguinte, numa das cabanas vizinhas, entre redes esfarrapadas, encontraram uma grande quantidade de peixe seco que tinha a consistência de serragem grossa. Quase sem sabor, era uma espécie de peixe que os nativos usavam não como alimento, mas para produzir um óleo de lampião que extraíam após esquentar e pulverizar a carne. Indiferentes ao mofo azulado que brotava da lanugem pútrida, Nindemann e Noros os devoraram, enfiando punhados e mais punhados na boca. Logo adoeceram violentamente, e no dia seguinte padeciam de diarreia severa, expelindo muco e sangue nas fezes — com certeza vítimas de disenteria. Apesar disso, continuaram consumindo o peixe, achando que a sensação de comida no estômago compensava a agonia.



POR VOLTA DO meio-dia de 22 de outubro, ouviram um estranho barulho sussurrado fora da cabana. Os dois acharam que o ruído parecia ser de um grande bando de gansos sobrevoando a área. A fome profunda lhes afetara de tal maneira a audição que não confiavam mais nos próprios ouvidos. Nindemann abriu um pouco a porta e vislumbrou alguma coisa que se movia; em seguida, viu indistintamente a cabeça e os chifres de uma rena. Agarrou o rifle e, enquanto o carregava, a porta foi escancarada com violência. De repente, apareceu na entrada um nativo envolto em peles quentes — e, atrás dele, um trenó atrelado a juntas de renas, que resfolegavam e batiam os cascos na neve.

O nativo ficou assustado ao ver dois estrangeiros sujos, quase mortos, deitados em sua cabana tribal em Bulcour. Nindemann e Noros sentiram os olhos se encherem de lágrimas de alegria ao verem o visitante, pois havia 809 dias que não deparavam com

outros seres humanos que não fossem os próprios companheiros de bordo do Jeannette.

Nindemann avançou cambaleando para saudá-lo. Vendo o rifle nos braços do alemão, o homem recuou com medo e caiu de joelhos, pondo as mãos para o alto e implorando ao alemão que não o matasse. Nindemann jogou o rifle num canto e insistiu com o nativo para que entrasse. O homem hesitou, mas acabou dando um passo à frente quando o navegador lhe ofereceu um pedaço de peixe. Depois de examinar a polpa mofada por um momento, o nativo, cujo nome era Ivan, sacudiu a cabeça e indicou, com sinais e caretas, que aquilo não servia para comer.

Percebendo o estado lamentável das botas de Nindemann, Ivan foi até o trenó e pegou um novo par de mukluks de couro de veado como presente. O explorador lhe agradeceu e então, junto com Noros, iniciou uma frenética pantomima, tentando contar ao nativo que eles não estavam sozinhos, que havia mais onze homens perdidos no frio, em um ponto ao norte. Foi inútil — Ivan não deu o menor sinal de estar entendendo. Em vez disso, indicou que precisava ir embora e lhes mostrou quatro dedos levantados, que Nindemann interpretou como aviso de que estaria de volta em quatro horas ou em quatro dias; não sabia dizer qual das duas hipóteses. Ivan subiu no trenó e açulou as renas. Partiu na direção oeste, seguindo o rio. Poucos minutos depois, desapareceu.

Nindemann e Noros afundaram no silêncio, olhando um para o outro com medo de terem cometido um erro fatal ao permitirem que o nativo fosse embora sem eles. Começaram a entrar em desespero, achando que nunca mais veriam o visitante — que tinham perdido a última oportunidade de salvação. O alemão se amaldiçoou por ter brandido o rifle, o que, agora tinha certeza, assustara Ivan.

Entretanto, no começo da noite, o nativo voltou a Bulcour acompanhado de dois homens robustos em trenós puxados por dezenas de renas. Os visitantes trouxeram peixe fresco, que

limparam e cortaram. Noros e Nindemann prontamente devoraram cada pedacinho, cru. Então Ivan equipou os dois desmazelados com casacos de pele de veado e cobertores e os levou até os trenós, instalando-os firmemente a bordo como carga preciosa.

Logo o grupo partiu noite adentro, pelo gelo e pela neve. Eles viajaram cerca de 25 quilômetros para oeste, até avistarem um pequeno conjunto de tendas de pele de veado nas colinas adiante. Talvez houvesse umas cem renas aglomeradas nas proximidades. Através das peles parcialmente transparentes das tendas, Nindemann e Noros viam o brilho trêmulo de fogueiras, e o saboroso aroma de alimento sendo preparado invadia suas narinas. Ouviam risos e conversas animadas dentro das cabanas, os sons abafados de mulheres e crianças.

Só então os dois náufragos se convenceram de sua sorte.
Eles seriam salvos.



EMBORA AINDA NÃO soubessem, Nindemann e Noros estavam em meio a um grupo de iacutos — uma grande tribo de caçadores-pescadores seminômades que construíram seu mundo em torno da rena. Nas características faciais, os iacutos lembravam os mongóis, mas sua linguagem era mais aparentada com o turco. Do século XIII em diante, eles migraram das florestas ao redor do lago Baikal para o extremo norte da Sibéria central. Nos anos 1830, o Estado russo tinha convertido a maioria dos iacutos — às vezes à força — à Igreja Ortodoxa Oriental, mas a tribo ainda cultivava suas crenças animistas tradicionais e recorria aos poderes de seus xamãs.

Os iacutos eram um povo orgulhoso e sincero que havia muito tempo decifrara o quebra-cabeça do delta e passara séculos aprimorando técnicas para prosperar no frio extremo; na verdade,

parecia que aquelas pessoas *preferiam* esse clima, pela solidão que assegurava e pela independência que lhes proporcionava dos longos tentáculos do czar. Boa parte dessa liberdade vinha da capacidade de viver em um lugar onde ninguém mais queria estar. Na terra dos iacutos, como rezava o ditado, “Deus está lá em cima, e o czar, lá longe”.

Nindemann e Noros foram acolhidos no acampamento iacuto, onde receberam água quente para lavar as mãos e os rostos imundos. Mas o alemão não conseguiu se lavar — as mãos estavam entevadas pelo frio, e as unhas tinham se tornado garras longas e cheias de lascas. Uma mulher iacuta, observando sua lamentável situação, ajoelhou-se ao lado dele e suavemente limpou-lhe o rosto sujo e rachado de frio. Esse gesto de gentileza, esse primeiro toque humano, emocionou-o. Nindemann jamais esqueceria aquela mulher.

Depois de um banquete de carne de veado, os exploradores ficaram um tempo diante da fogueira e tentaram explicar suas dificuldades aos nativos: havia outros marinheiros naufragados, morrendo de fome ao norte. Onze homens, presos na neve. Tentaram explicar a situação com figuras de varas, gesticulação agitada e imagens desenhadas nas cinzas. Mas os iacutos pareciam não ter a menor ideia do que os dois tentavam contar. Limitavam-se a sorrir, meio sem jeito, e a balançar a cabeça. Provavelmente ainda tentavam entender como aqueles infelizes tinham desembarcado no delta, de que direção tinham vindo, de que país — ou planeta — eram oriundos. Os iacutos provavelmente suspeitavam que os dois fossem criminosos fugidos, exilados políticos ou piratas. Os exploradores, vendo que não chegavam a lugar algum, desistiram por aquela noite e mergulharam no sono.

Na manhã seguinte, os iacutos levantaram acampamento e partiram para o sul — a direção contrária à que deveriam tomar para salvar De Long. Por volta do meio-dia, as parelhas de renas subiram uma colina alta, de onde deu para ver Ostrov Stolb, a

maciça ilha rochosa que Nindemann e Noros tinham usado como ponto de referência. Apontando na direção de Ostrov Stolb, Nindemann mais uma vez tentou contar a história do Jeannette e de seus companheiros de bordo, que morriam de frio e fome ao norte. Desenhou diagramas na neve e suplicou ao líder do grupo que seguisse naquela direção. Mas o ancião iacuto apenas sorriu, um sorriso triste, sem registrar qualquer entendimento nem dar sinal de que mudaria de rumo.

No dia seguinte o grupo chegou à pequena aldeia de Kumakh-Surt — o lugar que De Long pretendia alcançar quando despachara os dois homens em sua missão. Era dia de festa na aldeia, e os estranhos foram objeto de grande curiosidade quando passaram entre as pessoas. “Todo mundo parava e nos olhava”, relatou Nindemann. “Todos queriam saber quem éramos e de onde vínhamos.”⁴

Alguém entregou ao alemão um barquinho de brinquedo, que ele usou para contar a história do Jeannette. Todos os moradores da aldeia se reuniram à sua volta para tomar conhecimento do relato calamitoso: como o navio deixara os Estados Unidos e cruzara o oceano. Como ficara preso no gelo e flutuara à deriva durante dois anos. Como fora esmagado e afundara no extremo norte. Como 33 homens tinham viajado por três meses no gelo, puxando três barcos até chegarem a águas abertas. E, finalmente, como as embarcações tinham se separado durante uma tempestade.

“Então lhes mostrei uma carta geográfica do litoral”, contou Nindemann, “e expliquei que nosso barco tinha ido parar *ali* e que não sabíamos o que tinha acontecido com os outros dois.” Indicou com riscos de lápis onde tinham vadeado até terra firme e, com gestos vigorosos e teatrais, reencenou sua marcha pelas margens do Lena até o lugar onde um integrante do grupo morrera e fora sepultado no rio. “Todos sacudiram a cabeça”, disse o alemão, “como se dissessem que lamentavam muito.”⁵

Nindemann então contou que ele e seu companheiro tinham deixado o comandante para trás com seus homens e vagado pelo delta durante dez dias. Em tons de súplica, disse que agora precisava da ajuda dos aldeões para voltar e resgatar seus companheiros antes que todos morressem.

Quando enfim terminou de contar sua história, o explorador olhou para os iacutos reunidos à sua volta e percebeu, pelas expressões vazias, que, apesar de terem ficado deslumbrados com a sua performance, não tinham a menor ideia do que ele acabara de contar. “Às vezes eu achava que estavam entendendo tudo o que eu dizia”, relatou Nindemann. “Então de repente parecia que não tinham compreendido nem uma palavra sequer.”⁶ Alguns provavelmente pensavam que o discurso se tratava do delírio de um louco. Os aldeões de Kumakh-Surt não deram o menor sinal de que ajudariam.



A INCAPACIDADE DE Nindemann de transmitir os medonhos apuros de seus companheiros de navio, além da consciência de que o tempo se esgotava, levaram-no à beira de um colapso nervoso. No dia seguinte, ainda enfurnado num casebre em Kumakh-Surt, ele afundou num acesso de tristeza e frustração, soluçando convulsivamente. Uma mulher iacuta teve piedade e sentou com ele tempo suficiente para entender seu pedido: ele queria ser levado a Bulun, o lugar que De Long mencionara como um povoado maior, ao sul do Lena. Ali, Nindemann esperava encontrar quem falasse inglês ou alemão. Talvez em Bulun pudesse encontrar autoridades russas que o entendessem — e o ajudassem a preparar uma expedição de socorro.

Enquanto os moradores arranjavam parselhas de renas e um condutor, os dois navegadores redigiram um relato explicando

quem eram e o que acontecera com De Long — bilhete que planejavam entregar às autoridades em Bulun.

FOI ENTÃO QUE Kuzma, um russo robusto e um tanto misterioso, chegou à aldeia e entrou em contato com Nindemann e Noros. Embora não divulgasse a informação, ele era um exilado, um ladrão condenado que fora banido para a Sibéria por seus crimes, mas era instruído e aparentemente viajado. Não ficou claro o que Kuzma fora fazer em Kumakh-Surt, pois morava a mais de 150 quilômetros de distância, na costa nordeste do delta. O russo não falava inglês nem alemão, mas despertou esperanças imediatas nos exploradores. Ao ver os dois homens sujos e descabelados, a primeira coisa que disse foi “*Jennetta? Amerikanski?*”. Nindemann imaginou que Kuzma devia ter lido alguma coisa sobre a expedição do Jeannette em um jornal russo, ou soubera do caso em conversas com autoridades. De qualquer maneira, ele parecia saber um pouco sobre quem eram os dois forasteiros — e isso era um ponto de partida magnífico.

Kuzma assentiu vigorosamente quando Nindemann e Noros disseram que outros onze naufragos americanos, incluindo o comandante, ainda estavam vivos, mas padecendo penúrias no gelo. Era como se o russo de repente entendesse tudo o que estavam falando. Vendo o bilhete que os dois tinham redigido, Kuzma fez algo estranho: tomou-o deles e enfiou-o no bolso. Nindemann protestou com veemência, mas o russo se recusou a devolvê-lo e logo sumiu da aldeia sem dar explicações.

Os aldeões generosamente deram aos dois exploradores peles novas e peixe defumado para a viagem a Bulun, e no dia seguinte eles partiram em trenós puxados por renas, com um competente condutor iacuto. Chegaram no começo da noite de 29 de outubro. Bulun era um confortável assentamento de talvez

35 casebres e barracos, com uma minúscula igreja ortodoxa russa. Nindemann e Noros receberam calorosas boas-vindas e logo tiveram encontros com o padre da aldeia e o comandante russo. Foi-lhes designado um pequeno casebre para ficar, e os dois passaram os dias seguintes se recuperando da disenteria e descansando, enquanto aguardavam uma palavra do comandante. Ainda eram uma visão triste — mancos, a pele maltratada pelo frio, emaciados, com barbas grandes e esfarrapadas. Fizeram mais algumas débeis tentativas de convencer os moradores da necessidade urgente de providenciar socorro, mas não tiveram sucesso.

Na noite de 2 de novembro, ouviram alguém abrir a porta externa do casebre. Depois a porta interna, com seu grosso isolamento de feltro e pele de veado, abriu-se um pouco para revelar um homem impassível trajando peles. A luz era tão fraca que os dois mal conseguiram enxergar o visitante, mesmo quando ele entrou calmamente no casebre. Nindemann estava deitado em algo parecido com uma cama, enquanto Noros se debruçava em cima de uma mesa serrando um pão preto com uma pequena faca.

Havia algo curioso no recém-chegado. Ele ficou parado junto à porta sem dizer uma palavra. Tinha um estranho sorriso estampado no rosto.

“Olá, Noros!”, disse o homem com um vozeirão. “Como vai?”

Noros ergueu os olhos do pão que estava fatiando e viu que o estranho andava na sua direção. O homem puxou o capuz para mostrar um rosto conhecido — e uma cabeça calva familiar.

Os olhos de Noros se encheram de lágrimas, e ele soltou um grito: “Meu Deus, *sr. Melville* — o senhor está vivo!”⁷

38 · PESADELO DE HORRORES

Fazia 51 dias que os três barcos tinham se separado na tempestade — 51 dias desde que os homens do cúter de De Long tinham avistado pela última vez a baleeira de Melville no revolto mar de Laptev e se conformado com a perda das outras duas tripulações.¹ Agora, Nindemann e Noros acolhiam Melville em seu casebre como um homem cuja morte já fora pranteada. Mal podiam conter a alegria de ver vivo um dos companheiros de navio, de ouvir novamente alguém falando inglês e de saber que não estavam sozinhos naquela terra estranha.

“Melville”, gritou Noros, “achávamos que só nós tínhamos escapado! Tínhamos certeza de que todos os tripulantes da baleeira estavam mortos, e os do segundo cúter também.”

Melville tirou as peles e abraçou os dois amigos no calor úmido do casebre mal iluminado. Estava cheio de crostas, castigado pelas intempéries, e tinha o rosto forte manchado de lesões arroxeadas da laceração pelo frio, porém se encontrava em situação bem melhor do que Nindemann e Noros. Os olhos de Melville se encheram de lágrimas quando ele viu os dois camaradas — lágrimas de satisfação e alívio, mas também de tristeza, pois doía ao engenheiro, no fundo da alma, contemplar o lamentável estado a que haviam chegado. Era notório que aqueles dois fantasmas com olhos de guaxinim tinham sentido o gosto da própria morte.

A história que Melville tinha para lhes contar era muito parecida com a de Nindemann e Noros. A sua, como a deles, era um conto de privações, de luta e de andanças erráticas pelo

ermo. A provação fora, nas palavras dele, um “pesadelo de horrores”. Mas a sorte o favorecera.

NA TARDE DE 12 de setembro, os onze homens da baleeira — Melville, Danenhower, Newcomb, Leach, Bartlett, Cole, Charles Tong Sing, Henry Wilson, Frank Mansen, Lauterbach e Aneguin — tinham se afastado do cúter de De Long “a uma velocidade enérgica”, como disse Melville.² Mas, em meio à fúria crescente da tempestade, parte do leme foi arrancada, impedindo o direcionamento adequado do barco. Os homens de Melville debatiam se seriam capazes de sobreviver às vagas imensas. Perscrutando os mares, tinham certeza de que eram agora os únicos sobreviventes da expedição. “O sentimento geral”, relatou Melville, era “de que apenas o nosso barco suportara a tempestade”.

Melville virou a proa para o vento e, mais ou menos como De Long tinha feito, construiu uma elaborada âncora flutuante juntando lonas, remos e paus de barraca com um peso de chaleiras de cobre preso a uma linha. A geringonça estava longe de ser bonita, mas era uma solução de gênio que funcionou muito bem, permitindo-lhes aguentar a tormenta.

Apesar disso, os homens passaram a noite “bombeando e tirando água com esforço incessante”. As ondas vinham em grupos de três, e os tripulantes se organizavam para tirar a água a tempo de se prepararem para a próxima sequência. Os melhores nesse serviço eram Aneguin e Charles Tong Sing — eles se agacharam juntos no fundo do barco, baldeando água com uma eficiência desesperada. Mas a trégua entre as sequências de vagas era sempre curta demais, e logo “a onda cruel investia contra nós e nos congelava (...) Transformava-se em gelo enlameado no momento em que desabava”. Então o

frenético esvaziamento recomeçava. A luz do dia, como Melville percebeu, “só serviu para agravar nosso sofrimento, pois nos permitiu que víssemos uns aos outros e notássemos o estado lamentável de todos”.³ Melville estava rijo como um manequim, as mãos “inchadas, empoladas e rachadas pelo frio e pela falta de circulação do sangue”. Não havia terra alguma à vista, só uma turvação infinita de mar cor de chumbo. O fundo reforçado do barco, que tinha sido cuidadosamente recheado de neve limpa para produzir água potável, foi tomado pela água do mar, e não havia mais nada para beber.

Na falta de instrumentos, Melville e Danenhower guiaram a baleeira para o delta, orientando-se apenas pelo sol e pelas estrelas. O maquinista tinha tomado uma direção muito diferente da do cúter de De Long. Ele aproou a baleeira quase para o sul e se aproximou do leque mais meridional do delta, enquanto De Long tinha alterado sua direção para oeste, rumo aos rincões mais obscuros — e menos habitados — dos desaguamentos ao norte do delta. Centenas de quilômetros separavam os grupos quando os dois se aproximaram da terra firme.

Em 14 de setembro, a baleeira encalhou em um baixio lamacento, mas apesar disso Melville não avistava terra. Então a tripulação do baleeiro recuou dos baixios e seguiu laboriosamente para o leste pelo sudeste, através de lodaçais de bancos de areia, até desembocar num canal aberto, na verdade um dos grandes braços do Lena, que avançava como uma coluna marrom dentro do mar e pulsava com um fluxo poderoso. Ali o grupo virou para oeste, ora remando, ora velejando contra a corrente, a salinidade se diluindo depressa na água doce. Então, na manhã de 17 de setembro, os homens avistaram ao longe duas pontas de terra — que assinalavam a verdadeira entrada daquele majestoso braço do rio. Enfim tinham chegado à Sibéria.

No entanto, depois de entrar no Lena e navegar rio acima por mais um dia, Melville começou a ficar cada vez mais intrigado. Em sua carta geográfica, copiada do *Geographische*

Mitteilungen, de Petermann, havia muitos lugares assinalados como cabanas de inverno de nativos. Todavia, por mais que esquadrihassem as duas margens, os homens não conseguiam ver nenhum sinal de habitação de espécie alguma — só um rio rápido e caudaloso, com quase sete quilômetros de largura e margens arenosas atulhadas de troncos jogados pela água. “Amaldiçoamos amargamente Petermann e toda sua obra, que nos desencaminhavam”, declarou Melville.⁴

Estavam amontoados na apinhada baleeira havia mais de 120 horas, e as condições eram abjetas. “O frio”, escreveria posteriormente o maquinista, “nos tirara a vitalidade, produzindo um embotamento da mente, dos movimentos e da fala.” Newcomb se queixava de dor nas gengivas — sinal claro de escorbuto —, enquanto outros padeciam de vários níveis de cegueira e de um zumbido estridente no ouvido.

Mas eram as extremidades que mais os afligiam. “As rachaduras nas nossas mãos, que sangravam, eram algo assustador”, escreveu Melville. “As bolhas e feridas tinham se unido, e nossa carne ficou esponjosa e saturada de líquido. Os pés, as pernas e as mãos ficaram totalmente insensíveis.”⁵ Os pés de Leach estavam particularmente horríveis (quase tão ruins quanto os de Erichsen depois do desembarque); ao tirar as botas, Leach viu que seus dedos estavam ficando arroxeados; a pele e as unhas tinham começado a se curvar para trás, disse Melville, como penas chamuscadas pelo fogo.

Os homens não apenas estavam em situação miserável; alguns começavam a enlouquecer. Cole era visto murmurando para si mesmo, e às vezes parecia ter perdido contato com a realidade. Danenhower, ainda irritado com o fato de De Long ter decidido dar o comando da baleeira a Melville, que lhe era hierarquicamente inferior, era acometido de estranhos delírios e violentas explosões de fúria. (Não está claro se Melville sabia que Danenhower tinha sífilis, mas a doença parecia se manifestar nele sob a forma de loucura episódica.) Certa vez,

quando Newcomb cometeu um erro banal, Danenhower perdeu o controle e tentou estrangular o pobre naturalista, berrando: “Se você não me obedecer, vou matá-lo!”⁶ Os outros tiveram de tirá-lo de cima de Newcomb.

Apenas um elemento os mantinha juntos naqueles momentos de desespero, fazendo com que deixassem passar transgressões e falhas: a camaradagem do sofrimento, a convicção de que aquilo que já tinham padecido era maior do que tudo. A magnitude de sua luta forjou uma irmandade de perdão. “Os perigos e sofrimentos pelos quais todos havíamos passado criaram uma estreita comunhão entre nós”, disse Melville, “um vínculo que nos unia.”⁷

QUANDO PARECIA QUE as dificuldades tinham chegado ao ponto extremo, uma dádiva caiu sobre eles: na manhã de 19 de setembro, avistaram um conjunto de casebres que lhes pareceu um acampamento de pescadores. “Nossa alegria”, disse Melville, “foi quase tão grande quanto se tivéssemos de repente chegado a uma metrópole moderna.”⁸ Desembarcaram e acenderam uma grande fogueira com troncos carregados pela água ao lado das estruturas desmazeladas e combalidas pelas intempéries. O calor aconchegante do fogo, no entanto, deixou alguns homens em estado de agonia, como se um milhão de agulhas eletrificadas estivessem alfinetando e aguilhoando suas extremidades.

Embora o assentamento parecesse abandonado naquela época do ano, em poucos minutos três nativos, remando três canoas de troncos de árvore, apareceram contornando um banco de areia. Seguiam em outra direção e pareceram indiferentes aos homens e seus gritos lamentosos — ou talvez estivessem apenas chocados e amedrontados com aqueles onze invasores

de aparência selvagem que ocupavam seu acampamento de pesca.

Enquanto os nativos recuavam pelo Lena, Melville ordenou que alguns homens entrassem na baleeira com ele para irem atrás deles. Logo alcançaram as canoas, mas os nativos, “assustados conosco, com evidente medo ou desconfiança”, afastaram-se para uma distância mais segura. Melville falou com eles em inglês, depois em alemão e em francês, mas foi inútil. “Todos rimos muito das minhas sucessivas e infrutíferas tentativas de iniciar uma conversa em todas as línguas de que eu tinha algum conhecimento”, diria ele mais tarde.⁹

Depois de muita insistência, um dos nativos, o mais jovem e menos tímido, aproximou-se um pouco. Repetindo várias vezes o que dizia e gesticulando, Melville conseguiu descobrir que o nome do rapaz era Tomat. Portava-se como um orgulhoso guerreiro e tinha um estilo elegante, com saquinhos de tabaco e um cachimbo cerimonial pendurados no corpo, as calças de pele enfeitadas com ornamentos de cobre e uma faca amarrada na coxa. Mas era apenas um adolescente — improvável figura de salvador para um esfarrapado grupo de marinheiros náufragos vindos do outro lado do planeta. Dentro de sua canoa havia redes de pesca feitas de crina de cavalo, um peixe recém-capturado e um ganso morto. Melville mandou os homens segurarem o barco de Tomat para que ele não fugisse. Por um momento, o jovem pareceu assustado com aquela armadilha, mas depois de mais alguns gestos Melville o convenceu a se juntar, com seus companheiros, aos americanos em volta da fogueira.

Tomat e seus acompanhantes eram membros da tribo dos evenques, caçadores-pescadores seminômades amplamente espalhados pelo centro-norte da Sibéria. De extração mongol, e conhecidos por seus intrépidos e peludos cavalos árticos, os evenques eram, pelo menos em parte, cristianizados e falavam uma língua completamente diferente da dos iacutos. Melville e

seus homens se sentaram junto à fogueira com os três nativos, que ofereceram o ganso e o peixe para cozinhar.

Enquanto comiam o cozido preparado às pressas, os americanos tentaram se comunicar com os três evenques, mas logo desistiram e se contentaram em mostrar e ver objetos pessoais. Tomat ficou especialmente impressionado com os rifles americanos — e com a pequena foto de família que Newcomb levava consigo. Tomat, que nunca vira uma fotografia, não se fartava de beijar a imagem mágica e de se benzer, talvez achando que fosse a imagem de algum santo.

Tomat e seus companheiros foram muito amistosos, mas depois de um tempo ficou claro para Melville que aqueles pobres nativos não teriam como ajudar seu grupo, e os três pareciam relutantes em levá-los até sua aldeia, fosse onde fosse. Onze americanos famintos eram bocas demais para um povo que sobrevivia com uma parca dieta ártica. Tomat parecia achar que os exploradores eram seres sobrenaturais que tinham surgido do gelo em algum ponto mais ao norte. Melville começou a “perceber em suas maneiras um certo medo de nós”. Suspeitou, pelos atos dos visitantes, que eles “pensavam em escapulir e nos abandonar à nossa sorte”.¹⁰

O maquinista se deu conta de que, embora ele e seus homens tivessem feito contato com humanos, nem de longe estavam a salvo. Precisavam de alguma forma penetrar mais no delta do Lena até alcançar uma comunidade de proporções suficientes para acomodar um grupo grande e necessitado como o seu. Melville perguntou repetidas vezes sobre Bulun, que aparecia claramente assinalado na carta geográfica de Petermann. Tomat, fechando os olhos e roncando, indicou que Bulun ficava a “muitas dormidas” de onde estavam e sugeriu que chegar lá seria perigoso.

Em vez disso, o evenque os levou a sua casa, em um lugarejo perdido chamado Pequena Borkhia, que tinha mais cruzes de cemitério do que almas vivas. Por várias noites, os americanos

foram acomodados numa estrutura em forma de iurta, que, segundo Melville, estava “absurdamente suja” e “impregnada [do] odor de peixe e ossos antigos; mas éramos gratos por estarmos hospedados de modo tão confortável, pois lá fora uma violenta tempestade de neve agitava a noite”.¹¹

De Pequena Borkhia, os exploradores seguiram com esforço por “sinuosos meandros do rio”, rompendo sem parar o gelo fresco que se formava com rapidez na superfície. Em 25 de setembro, chegaram a um conjunto de cabanas conhecido como Arrhu. Quatro dias depois alcançaram o assentamento de Zemovialach, construído numa ilha pantanosa no rio. Com uma população de talvez trinta evenques e alguns iacutos, foi o primeiro lugar que encontraram que poderia ser chamado de aldeia com alguma razoabilidade.

A intenção de Melville era seguir logo para Bulun, mas o grupo chegara a Zemovialach justamente no início do inverno — tarde demais para qualquer viagem de barco, mas cedo demais para viajar no gelo. Era o período de transição entre navegar e deslizar. Com grunhidos e gestos enfáticos, os aldeões insistiram que seria muito perigoso tentar uma viagem até Bulun enquanto a superfície do rio não estivesse congelada por completo.

O maquinista pediu que pelo menos alguém o levasse a Bulun, mas não achou nem um nativo que se arriscasse a fazer a perigosa jornada. Prosseguir sem um guia, acreditava Melville, seria suicídio — “um jogo de falso heroísmo”.¹² Não havia cães em número suficiente em Zemovialach para formar as juntas necessárias; e os poucos que o maquinista vira eram “pequenos e miseráveis vira-latas”. Decerto os exploradores não estavam em condições de viajar. “Dei uma olhada em meus homens — fracos, famintos, de olhos cansados”, escreveu ele. “Olhando em volta para os miseráveis objetos que me cercavam, as roupas insuficientes e esfarrapadas, pés e pernas estropiados, concluí que o risco era grande demais.”¹³

Assim, os homens tiraram a baleeira do rio e a puseram fora do alcance do gelo, depois se estabeleceram na periferia da aldeia, em duas *balagans* — estruturas piramidais de madeira com telhado de barro, pisos forrados de pele e placas de gelo no lugar das janelas. Teriam de esperar duas ou três semanas, talvez mais. Aquela situação indefinida e inerte era irritante — “a inação era pior do que a morte à beira da estrada”, declarou Melville —, mas não tinham como evitá-la. Estavam presos ali, numa ilha no meio do Lena, enquanto o gelo lentamente fechava o cerco. Sem possibilidade de comunicação com o resto do mundo, julgavam-se os únicos sobreviventes do Jeannette.



A PARADA FORÇADA em Zemovialach acabou se revelando uma bênção, pois os exploradores precisavam desesperadamente de descanso. Os aldeões pareciam compreender isso melhor do que o próprio maquinista, e cuidaram dos hóspedes congelados com extraordinária generosidade. As mulheres da aldeia eram especialmente compreensivas, observou Melville — “examinavam nossas mãos e nossos pés congelados, balançando compassivamente a cabeça, e até chorando das nossas desgraças”.¹⁴ (“As mulheres nativas eram sempre muito bondosas, apesar de sua feiura”, disse o quase cego Danenhower.)¹⁵ Os nativos não faziam ideia de quem eram aqueles estrangeiros, de que país vinham ou por que tinham ido parar naquela parte do mundo. Alguns pareciam achar que tinham surgido do próprio gelo. Mas o povo de Zemovialach sempre cedeu aos tripulantes da baleeira o lugar de honra, acolhendo-os em suas fumegantes *balagans* e dividindo com eles tudo o que tinham.

O que, na verdade, não era muito. Tratava-se de uma gente pobre que tentava enfrentar o inverno — na realidade, sua dieta

era tão deficiente em vitaminas e minerais que a cegueira era comum entre os nativos. Apesar disso, os habitantes locais conseguiam doar uma ração diária de quatro peixes de rio de bom tamanho, mais o que Melville chamou de “uma pequena quantidade de sebo rançoso de veado frito numa panela suja e cheia de pelo do animal”.¹⁶ Com isso cozinhavam tinas de “sopa aumentada”, ou seja, cozidos de peixe e veado economicamente “aumentados” com água do rio.

Todo dia os evenques também compartilhavam três ou quatro gansos. Esse último alimento era problemático para os americanos, pois os nativos seguiam a tradição peculiar de comer suas aves em avançado estado de fermentação. Gostavam de matar os gansos durante a muda e secar a carcaça inteira, sem limpar, ao lado dos casebres pelo resto do verão. Quando chegava o outono, as aves tinham se tornado, como alguns homens gostavam de dizer, “bastante estragadas”. Escreveu Melville: “Os gansos eram (...) antigos e aromáticos, tanto que, quando os pendurávamos, seus intestinos e sucos caíam.” Mesmo para exploradores tão habituados a comer qualquer coisa, era um pouco demais.

Durante esse período de “ócio compulsório”, como o maquinista se referia ao seu cativeiro em Zemovialach, os homens passavam as horas cantando e jogando cartas com baralhos sebertos. Imergiam as mãos e os pés inchados em água morna. Remendavam as roupas cheias de buracos, costurando novos pedaços de pano em cima de peças mais velhas. Bebiam xícaras e xícaras de chá amargo e fumavam cigarros de uma acre mistura russa de tabaco. Limpavam-se e desembaraçavam seus corpos peludos usando pentes que os evenques faziam com o marfim fossilizado de mamutes. Jogavam intensas partidas de xadrez com peças nodosas cortadas de pedaços de madeira carregados pela água. Escreviam cartas, que esperavam despachar para casa logo que chegassem a algum lugar civilizado. De manhã, iam até o rio

encrostado de gelo e ajudavam os evenques a transportar a pesca diária.

Aneguin encontrou tempo até para o amor. Como inuíte, era um pouco parecido com seus anfitriões evenques — ou pelo menos era o que eles achavam — e falava algumas palavras de russo, que eles entendiam. Logo os locais o adotaram como um dos seus. Melville escreveu: “Aneguin fazia visitas a seus irmãos e irmãs cor de cobre, que consertaram seus mocassins e sua roupa; até que começou a correr o boato de que Aneguin tinha uma namorada na aldeia, o que ele admitiu timidamente, e, ao elogiar as boas qualidades dela, disse ‘*Ele muitas mulherzinhas velhas boas*’.”¹⁷

O engenheiro se preocupava com a possibilidade de escorbuto e, diante do fétido estado de boa parte dos alimentos, reconhecia o risco de que alguns de seus homens contraíssem disenteria ou febre tifoide. Embora a culinária local fosse duvidosa, Melville sabia que sua vida, e a de cada homem do grupo, dependia por completo daqueles generosos — embora tradicionalmente nômades — evenques e iacutos. “O que eu mais temia”, disse ele, “era que os nativos, sendo um tanto andarilhos em seus hábitos, desarmassem as tendas como os árabes e desaparecessem em silêncio à noite.”¹⁸

O engenheiro se inquietava também com a situação de Cole. Seu estado mental piorava depressa. Ele parecia ter ingressado num mundo de sonhos e passava os dias falando coisas sem nexos. Declarou-o *non compos mentis* [não em juízo são], “não irascível, mas alegre e cheio de todo tipo de disparate. Perdeu a noção de tempo e circunstância”. Cole vivia falando que estava “cansado dos camaradas estranhos e misteriosos” que os cercavam. Dizia com insistência que queria ver a “velha”. Imaginando-se pugilista profissional, começara a praticar boxe, esmurrando o ar ou por vezes tentando acertar qualquer um que aparecesse na sua frente.

Leach também se deteriorava — os pés com ulceração pelo frio lhe causavam dores excruciantes. Estacionado diante da fogueira, tornara-se apático, febril e desanimado, e suas energias aos poucos se exauriam. A carne dos dedos dos pés do navegador tinha se soltado, expondo partes dos ossos. Seu bom amigo Bartlett fazia as vezes de médico, satisfazendo a todas as suas necessidades. “A gangrena aparentemente começara”, escreveu Melville, “e, se os dedos não fossem cuidados, ainda que por um dia, o cheiro ficava insuportável. Bartlett preparava diariamente uma chaleira de água quente para banhar e lavar as feridas, e, com um canivete, desbastava a carne de forma magistral.”¹⁹

Com a atenção constante de Bartlett, Leach acabou se recuperando. À medida que o ânimo melhorava, seus pensamentos se voltavam para casa, e ele redigiu uma carta para a mãe, que morava em Penobscot, no Maine:

Minha querida mãe,

Ficamos no gelo até que nosso navio (nossa casa) foi tirado de nós. Foi quando nossas dificuldades começaram. Deparamos com uma violenta tempestade, que quase pôs fim aos nossos sofrimentos. Meus pés foram congelados e minhas pernas ficaram geladas por completo, de tal maneira que acho que poderiam ter sido arrancadas sem que eu sentisse. Quando chegamos em terra, minha situação era bem difícil. Não conseguia andar e sentia muita dor, e meus pés começaram a apodrecer. Bartlett, um dos homens, pegou uma faca e cortou as partes apodrecidas, além de metade do meu dedão do pé, deixando uma ponta de osso aparecer. Andar agora é complicado, e acho que vai ser assim por um bom tempo. Procuro me conformar como posso. A vida não está completamente acabada dentro de mim. Ah, mãe, você não faz ideia do que passamos. Quando olho para trás parece mais um sonho estranho do que realidade.

Acho que já falei muito dos meus problemas. Pudera! Como eu gostaria de ver o pessoal. Diga que amo todo mundo, na cidade e fora da cidade, fique com a parte do leão e acredite em mim, seu filho amoroso,

Herbert²⁰

Os americanos estavam havia quase duas semanas em Zemovialach quando uma visita muito interessante apareceu. Era um russo grande, barbudo e com porte de soldado que ganhava a vida percorrendo o delta, vendendo e trocando coisas. Chamava-se Kuzma. Sua casa ficava a uma distância de meio dia de trenó, em um povoado minúsculo chamado Tamoose. Havia algo misterioso nele — devia ser uma espécie de agente —, mas parecia competente e interessado nos problemas de Melville. “Era um homem que aparentava ser esperto, inteligente”,²¹ escreveu ele, “e eu de imediato esperei mais dele do que de qualquer outra pessoa que tinha conhecido.”

Àquela altura, Melville tinha aprendido um pouco de russo, o suficiente para se fazer entender, e Kuzma logo compreendeu a história dos americanos em linhas gerais: que Melville e seus homens eram náufragos americanos de um navio chamado Jeannette, que tinham chegado a Zemovialach de barco e que estavam presos ali esperando que o gelo endurecesse. O visitante deu de presente aos americanos um pouco de tabaco, dois quilos de sal, vários sacos de farinha de centeio, açúcar, chá e uma rena para comer.

Melville fez um acordo com Kuzma: se o russo fosse a Bulun e levasse de volta comida, roupas e juntas de renas, o maquinista lhe daria a baleeira e 500 rublos. Por onde andasse, Kuzma deveria espalhar a notícia de que os *Amerikanskis* ofereciam uma recompensa de mil rublos para qualquer pessoa que tivesse informações sobre o paradeiro dos dois outros grupos desaparecidos — ainda que fossem relatos de objetos que o mar tivesse jogado na praia. O russo aceitou, mas insistiu na

necessidade de esperar mais uma semana para iniciar a viagem, porque o rio ainda não estava suficientemente congelado.

Melville não estava certo de que podia confiar em Kuzma — havia um ar escorregadio nele. Naquela parte da Sibéria, disse o americano, “aprendi que mentir não é tido como pecado; pelo contrário, se feito com inteligência, é bem apreciado à luz de um bom resultado”.²² Mas Melville não tinha escolha senão fechar o negócio com um aperto de mãos.

Kuzma não estava exatamente mentindo, mas não contou toda a verdade. O que o maquinista não sabia era que o russo, criminoso exilado, corria o risco de ser morto se fosse a Bulun sozinho. Tinha de esperar que o *starosta* — ancião — de sua aldeia, um homem chamado Nicolai Chagra, pudesse acompanhá-lo. Essa complicação causaria mais atrasos, mas em 16 de outubro Kuzma finalmente partiu para Bulun. Ele calculava que, se as condições fossem favoráveis, a viagem levaria cerca de cinco dias.

Por quase duas semanas os homens esperaram em Zemovialach. “Muitos e longos eram os ansiosos olhares do topo da cabana”, escreveu Melville, “mas todos em vão, à procura de algum sinal de Kuzma”. Em 29 de outubro ele enfim voltou, e “jamais um amante ausente foi recebido com tanta alegria”.²³

Porém, quase imediatamente ficou claro que Kuzma não tinha cumprido sua parte do acordo. Ele não trazia alimentos, nem roupas, nem juntas de renas — e, como logo explicou, nem sequer tinha ido a Bulun. No entanto, algo interessante ocorrera durante a viagem. Num minúsculo lugarejo chamado Kumakh-Surt, o russo soubera de uma notícia que o fizera se sentir na obrigação de voltar correndo até Melville. A título de explicação, ele enfiou a mão no bolso e entregou ao americano um pedaço de papel amassado com um bilhete que deixou o engenheiro naval agitadoíssimo. Dizia, em parte:

Navio ártico a vapor Jeannette perdido (...) desembarcados na Sibéria em 25 de setembro, aproximadamente; querem ajuda para ir buscar o comandante e o médico e outros (9) homens.

William F. C. Nindemann

Louis P. Noros,

Marinheiros U. S. N[avy].

*Responder depressa: necessidade de alimentos e roupas.*²⁴

Kuzma contou que encontrara os dois americanos semimortos que haviam escrito o bilhete e que eles agora deviam estar se recuperando em Bulun. O que não percebia era que os onze companheiros sobreviventes a que Nindemann e Noros se referiam *não* eram do grupo de Melville; o russo não compreendia que havia outro grupo de onze exploradores sofrendo em algum lugar do delta. Ele supunha que o “comandante” que Nindemann e Noros tinham mencionado era Melville.

Melville entrou em ação imediatamente. Deixaria os outros homens em Zemovialach e iria sem perda de tempo a Bulun, onde, com Nindemann e Noros, iniciaria uma busca a De Long. Sabendo o que agora sabia, lamentou não ter insistido em ir a Bulun antes. Kuzma o ajudou a organizar juntas de cães da aldeia de Tamoose, conseguiu dois condutores evenques e mandou construir um novo trenó.

Na manhã de 31 de outubro, com temperatura de -28°C, Melville e seus condutores partiram pela tundra congelada, puxados por onze “vira-latas de todas as colorações e tamanhos (...) um bando heterogêneo terrivelmente barulhento, todos ganindo, mordendo e atacando uns aos outros por trás”.²⁵ Agora que o canal do rio estava solidamente congelado, o grupo viajava num ritmo surpreendente. Com os condutores de vez em quando usando porretes de ponta de ferro para atirar os cães, os

viajantes avançaram através da nevasca e chegaram a Bulun depois de três dias extenuantes.

Era quase noite quando Melville desmontou do trenó e foi andando até o centro da aldeia. Iacutos curiosos se aproximaram e o conduziram à pequena cabana onde os dois *Amerikanskis* estavam alojados. O maquinista puxou o ferrolho e a porta se abriu, revelando os rostos amigos dos dois companheiros de navio com quem não tinha contato havia 51 dias.

NINDEMANN E NOROS ficaram muitos felizes de saber que não apenas Melville, mas que *todos* os homens da baleeira tinham sobrevivido. Os dois permaneceram acordados com o engenheiro, contando suas próprias desventuras, inclusive a história de Erichsen, com as amputações e o sepultamento no gelo. Melville decidiu partir assim que possível para o delta do Lena. Ficou chocado e espantado ao ouvir que De Long e seus homens talvez estivessem vivos. Faria o que fosse preciso para reunir cães, trenós e provisões para uma busca de várias semanas. Precisava agir rápido, antes que o inverno ártico chegasse para valer.

O maquinista queria que Nindemann e Noros fossem também, mas afirmou que isso estava “fora de cogitação”.²⁶ Os dois estavam “tão doentes que mal conseguiam andar, vomitando e evacuando violentamente — os efeitos de terem se entupido de peixe estragado”. Em vez disso, Melville, sacando seu próprio mapa de Petermann, pediu a Nindemann e Noros que esboçassem o traçado de suas andanças — mostrando o lugar do desembarque, o local onde tinham deixado De Long, o casebre onde foram salvos pelos nômades iacutos e vários pontos de referência no caminho.

O engenheiro passou a maior parte da noite redigindo o texto de um telegrama a ser enviado para a sucursal londrina do *The New York Herald*, para o representante dos Estados Unidos na capital russa de São Petersburgo e para William Henry Hunt, secretário da Marinha em Washington. A mensagem urgente seria transmitida para o sul por uma sucessão de trenós puxados por cães e renas até a cidade de Irkutsk, a estação telegráfica mais próxima. Melville sabia que o telegrama levaria semanas, ou até meses, para chegar a seu destino: Irkutsk, localizada na Sibéria meridional, não muito longe do lago Baikal, ficava a mais de 3.500 quilômetros de distância.

Ele deixaria Nindemann e Noros em Bulun e tomaria providências para que os outros homens da baleeira fossem para lá. Juntos, os exploradores seguiriam cerca de 1.600 quilômetros para o sul, rumo a Yakutsk, uma pequena cidade à margem do rio Lena — o que havia de mais parecido com “civilização” naquela parte da Sibéria.

Tendo conseguido parselhas de cães, um guia cossaco e uma escolta de iacutos, Melville partiu para o delta do Lena em 5 de novembro. Na cabana de Nindemann, deixou um bilhete para Danenhower, instruindo o navegador a encabeçar o grupo para Yakutsk. “Tenho uma carta geográfica muito boa para procurar os desaparecidos”, disse o engenheiro. “Se der tempo e o clima ajudar, vou para a costa norte buscar os documentos do navio, cronômetro etc. Pode ser que eu fique fora um mês. Não se preocupe com minha segurança. Providenciarei para que os nativos cuidem de mim.”

39 · SEMIESCURIDÃO BRANCA

Melville se despediu de seus companheiros e se preparou para voltar aos gélidos ermos do Lena. A decisão deve ter requerido cada gota de determinação que possuía, pois também ele estava lacerado pelo gelo, exausto e faminto, e seu sistema fora arrasado por meses de comida rançosa. Voltava ao delta numa época fatal do ano — com o inverno siberiano envolvendo a terra, trazendo nevascas tão fortes quanto tempestades, escuridão perpétua e temperaturas que caíam para além de -45°C .

O engenheiro sabia que estava ridiculamente despreparado. Embora tivesse facilidade para línguas estrangeiras, não conhecia o iacuto, e os moradores da região “não conseguiam entender o meu russo sem grande tortura”.¹ Não tinha costume de lidar com pares de cães, nem de sobreviver na tundra aberta. Andaria por um labirinto desabitado quase três vezes maior do que a região dos Everglades na Flórida — e se tratava de uma versão *congelada* dos Everglades, com pouquíssimos pontos de referência, naquele momento obscurecidos pelo gelo e pela neve.

Ele sabia que procurar De Long naquele mundo branco era quixotesco — e, naquela época do ano, extremamente perigoso. Mas havia uma possibilidade de que o comandante e seus homens ainda estivessem vivos; enquanto isso fosse verdade, ele tinha que ir. Tentava pensar nos companheiros definhando, roendo cabeças de peixe ou solas de bota, enquanto suas extremidades escureciam e o calor do corpo se extinguia. Só

esperava que, como Nindemann e Noros, os outros tivessem deparado com nômades hospitaleiros, ou encontrado um barco fluvial em algum braço do Lena, ou que tivessem sido achados por um navio ártico de socorro, ou avistado um rebanho de renas migratórias, cujas carne e pele os mantivessem vivos.

Mesmo que viesse a descobrir que De Long e os outros tinham morrido, ainda assim Melville achava que a busca era importante. Sabendo que o delta era habitado por lobos, raposas, aves carniceiras e alguns ursos-polares, ele queria, se os companheiros estivessem mortos, “evitar que seus corpos fossem mutilados por animais selvagens”.²

A chegada das tempestades de primavera era uma preocupação ainda maior. “A superfície do local”, observou Melville, “mostrava-me claramente que, se eu esperasse até a primavera, todos os rastros de meus companheiros seriam levados pelas torrentes de água, que submergiriam o delta por completo e depositariam grandes toras de madeira mais de dez metros acima do leito do rio.”³

O engenheiro também estava decidido a resgatar quaisquer registros e instrumentos científicos que encontrasse antes que os dilúvios de primavera os destruíssem. Nindemann desenhara para Melville o lugar na praia onde documentos, registros, cronômetros e itens relacionados à história natural tinham sido enterrados. Achar o esconderijo seria difícil, mas Melville sabia que valia a pena salvar aquelas relíquias.

Em Bulun, ele tinha conhecido a autoridade russa, o comandante Gregory Bieshoff — “belo exemplo de masculinidade cossaca, muito grande de estatura e com uma presença imponente”.⁴ O despachado Bieshoff tinha tomado providências para arranjar parselhas de cães, provisões e dois guias nativos. Embora não tivesse nada para oferecer naquele momento, Melville prometeu ao cossaco que o governo dos Estados Unidos pagaria diárias aos nativos e reembolsaria as eventuais

despesas durante a busca — além de qualquer comissão que Bieshoff quisesse cobrar.

Os dois guias, Vasili e Tomat, eram nativos jovens e fortes que conheciam bem o delta e seu sistema de cabanas e alojamentos de caça. Mas encaravam a missão com extrema descrença. Achavam que Melville estava maluco. Durante toda a vida, quando o inverno se aproximava, eles tinham se *afastado* do delta, em vez de ir para lá. Aquela viagem violava todos os seus instintos e hábitos; para os dois, a tarefa era praticamente suicida. Mas, além de precisarem do dinheiro, eles sabiam que havia vidas humanas em risco, por isso disseram que estavam dispostos a tentar.

Em 5 de novembro, Vasili, Tomat e Melville subiram nos trenós e partiram para o norte. “Iniciei a viagem”, escreveria Melville, “cheio de esperanças e de temores sobre o futuro — esperando o melhor e temendo o pior.”⁵

POR VÁRIOS DIAS, o grupo avançou pela semiescuridão branca. Era um mundo de sonho, com mantos de nevoeiro, montes de neve acumulados pelo vento e poucas marcas de animais ou seres humanos — “uma região estéril e desolada”, como descreveu Melville, “vazia de sustento”. Os patins arranhavam e furavam o gelo. Tomat e Vasili davam ordens aos berros em sua estranha língua similar à turca. Os cães lutavam contra os arreios. O vento siberiano uivava.

Melville pretendia chegar a Bulcour, o lugar onde o nativo chamado Ivan tinha encontrado Nindemann e Noros pela primeira vez na cabana de pescadores. Os dois guias diziam conhecer bem o local, e, embora para Melville a terra fosse totalmente descaracterizada, eles pareciam conhecer o caminho.

Em pé ao longo de dias e dias na traseira do trenó, que pulava muito, o engenheiro não conseguia ignorar o quanto seus pés já lacerados pelo frio o incomodavam. Estavam inchados, inflamados e cheios de bolhas, e “toda a sensibilidade”, disse ele, “parecia ter desaparecido”.⁶ Num minúsculo aglomerado de casebres chamado Buruloch, uma encarquilhada mulher iacuta teve pena de Melville e esfregou seus pés com gordura de ganso aquecida, remédio de cheiro rançoso que produziu resultados surpreendentes.

Quando o grupo chegou a Bulcour, o americano fez uma fogueira estralejante e aqueceu os pés até eles começarem a latejar de volta à vida. Olhando ao redor, viu “vários pequenos objetos que tinham sido deixados, ou perdidos, por Nindemann e Noros”. Notou também os restos do peixe pulverizado que os companheiros tinham comido, mas sabiamente preferiu não compartilhar do pútrido produto. O alimento que ele e os guias tiveram de comer, no entanto, não era muito melhor: peixe cru congelado, que Vasili e Tomat cortaram em pedaços para ficar mais fácil de morder. Os nativos também cozinharam chifres e cascos de rena, tirando a espuma do caldo grosso, que engoliram com a ajuda de um pouco de chá. Depois, os três homens caíram no sono, com os cães enrolados num banco de neve do lado de fora, junto à porta.

Na manhã seguinte, Melville estudou o terreno. Em pontos onde o vento arrastara a neve, distinguiu vagamente velhas pegadas deixadas por Nindemann e Noros na crosta de gelo — os lugares onde eles tinham “escapado das garras da morte”, como descreveu o engenheiro.⁷ Aqui e ali, ele pôde ver onde os dois tinham “atravessado o gelo ainda fresco”. Durante dias, o americano e seus guias iacutos seguiram as pegadas ao longo do rio, até chegarem ao ponto que Nindemann assinalara em sua carta geográfica como “O Lugar dos Trenós”. Ali, o alemão e Noros haviam quebrado trenós para usar como lenha, e Melville identificou os restos carbonizados da fogueira. Numa cabana à

qual o grupo de resgate chegou alguns dias depois, ele achou um cinturão feito na forja de ferreiro a bordo do Jeannette — reconheceu as marcações na fivela.

Melville se sentia como um detetive em uma gincana, compilando minúsculas pistas enquanto atravessava uma paisagem impossivelmente imensa, guiando-se por um mapa que, apesar de tosco, era bastante preciso. Até aquela altura, a carta traçada por Nindemann fazia sentido; o delta se desdobrava da exata maneira como ficara gravado na memória do alemão. Melville chegou a poucos quilômetros do lugar onde Nindemann e Noros tinham se separado de De Long.

Mas nos dias seguintes, viajando mais para dentro do ermo congelado, Melville se convenceu de que havia “perdido o rastro”. As pegadas tinham desaparecido ou sido cobertas pela neve, e estava claro que os poucos casebres que encontraram não eram ocupados havia meses. A carta geográfica de Nindemann já não parecia corresponder àquela desconcertante paisagem. O delta inteiro, concluiu Melville com desgosto, “não era mais que um conglomerado de ilhas”.⁸

Vasili e Tomat começaram a duvidar do mérito de insistir na busca. Os cães estavam quase mortos de fome e exaustão. A temperatura tinha despencado para -40°C , e uma violenta tempestade de neve reduzira a visibilidade a poucos metros. Os dois guias imploraram a Melville para voltarem a Bulun. Mas o engenheiro continuava, segundo sua própria descrição, “inexorável”. Melville os incentivava constantemente, tendo aprendido durante a viagem algumas coisas em iacuto e russo, que misturava com uns “bons palavrões escolhidos ao acaso na minha própria e rica língua pátria, e cujo significado eles acabavam adivinhando pela veemência com que eu os pronunciava”.⁹ Melville sentia que estava chegando perto de De Long, e tinha certeza de que a qualquer instante teria uma grande surpresa; não podia desistir da caçada naquele momento.

No entanto, conforme as condições foram piorando, ele começou a desconfiar que os guias iacutos planejavam abandoná-lo. Foi o que tentaram fazer certa manhã: Tomat e Vasili deixaram sorrateiramente a cabana onde estavam, puseram suas coisas nos trenós e se prepararam para ir embora, abandonando-o — talvez para sempre. Percebendo o que se passava, quase tarde demais, o engenheiro saiu cambaleando, agarrou o bastão revestido de ferro de Tomat e “desferiu-lhe um golpe atordoante”. Quando Tomat e Vasili continuaram correndo para seus trenós, Melville pegou sua arma atirou para o alto. “A bala passou assobiando por cima da cabeça deles”, disse o engenheiro, “e ao ouvirem o estampido os dois nativos caíram de bruços. Então, correndo de um lado para o outro de joelhos, começaram a se benzer aterrorizados”,¹⁰ suplicando ao americano que não os matasse.

Com a crise temporariamente resolvida, Melville percebeu que precisava de um novo plano para recuperar a confiança dos iacutos. Decidiu rumar para a minúscula aldeia de Bulun do Norte, um grânulo de civilização não muito longe da costa ártica e um dos poucos lugares do delta habitados durante o inverno. Bulun do Norte devia ficar 120 verstas, ou cerca de 130 quilômetros, a noroeste. Ali, o grupo tentaria conseguir mais víveres e cães descansados. Do povoado, os homens seguiriam para o leste ao longo da costa ártica, na esperança de encontrar o ponto onde De Long enterrara os diários de bordo e instrumentos do navio. Usando o lugar do esconderijo como novo ponto de partida, tentariam refazer a trilha do comandante para o interior.

Vasili e Tomat pareceram gostar do novo plano — até onde conseguiram compreendê-lo — e poucos dias depois o grupo chegou a Bulun do Norte, onde os moradores acolheram Melville com simpatia. Ele foi levado a uma iurta central e, quando entrou, agachado, viu lá dentro uma dúzia de almas amontoadas num cômodo fumacento e oleoso. “Eu nunca tinha visto um bando

mais heterogêneo e odorífero de mortais num espaço tão pequeno”, escreveu ele.¹¹

Os iacutos tinham ouvido relatos naquela região do delta sobre estranhas pegadas vistas na neve. Também tinham descoberto que muitas de suas armadilhas haviam sido destruídas e usadas como lenha. “Quebravam a cabeça para saber de quem eram aqueles rastros”, disse Melville, “temendo de início que algum bando cruel de piratas ou exilados fugitivos tivesse aparecido entre eles.”

Então os nativos mostraram ao engenheiro objetos que tinham encontrado no delta. Um dos locais tinha uma espingarda Winchester quebrada que alguém deixara numa cabana — o americano a reconheceu de imediato como pertencente à expedição do Jeannette. Em seguida uma velha senhora se adiantou e remexeu “nos mais íntimos recantos dos seios”, disse Melville, até tirar dali uma mensagem que De Long escrevera em 22 de setembro. O bilhete, encontrado por um caçador, dizia:

Quinta-feira, 22 de setembro de 1881

Navio Jeannette de Exploração do Ártico

Numa cabana no delta do Lena, que se supõe perto de Tch-ol-booje.

Pede-se a quem encontrar este bilhete que o encaminhe ao secretário da Marinha dos Estados Unidos. Na segunda-feira, 19 de setembro, deixamos uma pilha de nossos objetos de uso pessoal perto da praia, erguendo ali um grande poste. Há instrumentos de navegação, cronômetro, diários de bordo relativos a dois anos, tendas, remédios etc., que fomos absolutamente incapazes de carregar. Levamos 48 horas para percorrer esses vinte quilômetros, por causa dos nossos homens incapacitados. Na noite passada abatemos a tiros duas renas, que nos deram bastante alimento para o momento, e vimos tantas outras que nossos temores sobre o futuro foram aliviados.

*Ten. George W. De Long, Comandante*¹²

Inspirado por essas novas pistas, Melville ficou ansioso para partir. No dia seguinte, 13 de novembro, ele deixou Bulun do Norte com novas juntas de cães e vários outros guias iacutos para fazerem companhia a Tomat e Vasili. Um dia depois, chegaram à costa, onde blocos de gelo “jaziam encalhados como monumentos druidas”.¹³ Em poucas horas Melville avistou o mastro de bandeira que assinalava o lugar do esconderijo, exatamente como descrito por De Long. Quando o americano apontou o dedo para mostrá-lo aos condutores de cães, eles “mal conseguiram se conter de curiosidade para ver o que estava enterrado”. Escavando neve e areia, encontraram uma miscelânea de armas, tendas, remédios, instrumentos de navegação, uma grande Bíblia e, para alívio do engenheiro, os registros do navio, tudo em boas condições. Os iacutos foram tomados de “admiração e alegria (...) nunca tinham visto tanto butim de uma só vez”.¹⁴

No esconderijo havia também uma grande lata cheia de espécimes de rocha, musgo e diversos outros itens naturais recolhidos na ilha Bennett. Quando Melville guardou a caixa cuidadosamente, ao lado dos outros artefatos, dentro dos trenós, os nativos ficaram confusos. Olharam para a lata, sem acreditar no que viam, e remexeram seu conteúdo. “Depois de trocarem algumas palavras entre si”, contou o maquinista, “por fim explodiram numa gargalhada diante da idiotice de um homem que, quase morrendo de fome, se dispunha a levar um monte de pedras inúteis como sobrecarga numa jornada tão longa.”¹⁵

Durante horas Melville procurou em vão o primeiro cúter — o barco que De Long tinha abandonado no baixio lamacento —, mas acabou concluindo que devia ter sido esmagado pelo gelo. Não viu sinal do barco de Chipp ou de seu grupo.

O americano e os condutores de cães acamparam em um casebre não muito longe da costa e acenderam uma fogueira. Os

iacutos descobriram, em meio aos artigos recuperados do esconderijo do comandante, uma vasilha revestida de vime contendo uma pequena quantidade de álcool. “Os nativos logo ficaram sabendo que eu tinha bebida”, escreveu Melville, “e todos se juntaram na esperança de farrear.”

“Só um pouquinho! Só um pouquinho!”, suplicava Tomat.

O maquinista negou-lhe, dizendo que o álcool “só prestava para acender fogo” — era álcool para fogão, não para beber. Então um dos outros iacutos agarrou a vasilha e tentou fugir com ela. “Agarrei-o antes que chegasse à porta”, relatou Melville, “derramando álcool por toda parte, e ele se jogou no chão, de barriga, para lambar ansiosamente o precioso fluido”. Furioso, o americano jogou o resto do líquido nas cinzas, “onde pegou fogo e ardeu por um bom tempo, para grande tristeza do pobre Tomat e de seus amigos”.¹⁶

DA COSTA DO Ártico, Melville resolveu continuar a busca interior adentro, usando as anotações de Nindemann para seguir a trilha que De Long percorrera. Durante dias, não havia dúvida de que estavam no caminho certo — de vez em quando o engenheiro via pegadas, e ele conseguiu até seguir o rastro deixado pelo trenó improvisado em que os tripulantes do cúter tinham rebocado o agonizante Erichsen pelo gelo. Por mais vários dias, Melville procurou, em vão, a cabana onde Erichsen tinha morrido e onde Nindemann entalhara seu tosco epitáfio numa velha tábu.

Melville temia ter perdido o rastro uma segunda vez — e, novamente, os iacutos começaram a se mostrar temerosos de continuar a busca. Mas Tomat disse ao americano algo que lhe deu esperança de que De Long estivesse vivo: os nativos mantinham depósitos de alimentos escondidos por todo o delta. Era assim que sobreviviam em suas andanças naquele clima

severo e imprevisível e preveniam desastres em suas longas incursões: um estoque de peixe congelado aqui, um esconderijo de gansos mortos ali. Na verdade, a poucos quilômetros de distância, informou Tomat, a carne de 23 renas fora pendurada numa espécie de plataforma sobre cavaletes para protegê-la das inundações e dos animais. Melville ficou imaginando se, por milagre, o comandante e seus homens não teriam achado um desses depósitos e ainda estariam subsistindo graças a essa fartura. Caso contrário, era “muito triste pensar que estavam tão perto da salvação sem saber”.¹⁷

Em 20 de novembro, não tendo feito outras descobertas, o engenheiro estava pronto para desistir da busca. Até ele percebia que seu grupo arriscava a vida. Os homens estavam congelados e desorientados, e as parcas de cães, “completamente exaustas”. O inverno siberiano tinha se revelado um adversário colossal.

Nos anos 1860, o cientista francês Louis Figuier escrevera, com eloquência, sobre aquela região em seu livro *Terra e mar*, que fazia parte da coleção da biblioteca do Jeannette. “A tundra”, segundo Figuier, “é o próprio túmulo da natureza, o sepulcro do mundo primitivo (...) A atmosfera fica densa; as estrelas mínguam e vacilam; toda a natureza dorme um sono parecido com a morte.” Na tundra, “as pessoas, e até a neve, emitem uma fumaça constante, e essa evaporação se transforma de imediato em milhões de agulhas de gelo, que fazem no ar um ruído como seda grossa crepitando. As renas se amontoam em busca do calor produzido pela contiguidade, e só os corvos, as aves negras do inverno, rasgam o céu tristonho com asas lentas e laboriosas e assinalam a trajetória do seu voo solitário com um longo e fino fio de vapor.”¹⁸

Foi aquela paisagem que derrotou Melville. Ele teria de voltar em outra época do ano. Deu meia-volta e tomou a direção de Bulun, para o sul, uma jornada de uma semana pelos mesmos labirintos congelados. A lembrança que tinha da viagem era de

uma indistinta sucessão de desgraças. “Quando a noite nos alcançou”, contou ele, “senti, enquanto cambaleávamos sem rumo na neve, que para mim não fazia a menor diferença viver ou morrer. Parecia que aquela terrível jornada jamais teria fim. Eu estava acordado e muito consciente de tudo o que transpirava à minha volta, mas perdera a capacidade de sentir e o dom da fala, eu subsistia como um homem morto que se movia.”¹⁹

Melville começou a compreender melhor por que De Long tinha enterrado todos aqueles artigos na areia: eles representavam um tremendo esforço para os cães. E agora o engenheiro temia que arrastar aquela carga onerosa acabasse matando não só os animais, mas todo o grupo. “De vez em quando, pensava em esconder os objetos no primeiro lugar seguro que encontrasse, para resgatá-los quando pudesse; mas depois de refletir um pouco, lembrando com que persistência ele se agarrara àqueles tesouros — os registros e as valiosas acumulações de nossos dois anos de labuta e sofrimento —, eu encarava a tempestade, jurando novamente carregá-los até o fim, custasse o que custasse.”²⁰

MELVILLE CHEGOU A Bulun em 27 de novembro, com o rosto queimado de vento e lacerado pelo frio a tal ponto que quase se tornara irreconhecível. Ele e seus guias iacutos tinham se ausentado por 23 dias e percorrido mais de 2.200 ziguezagueantes quilômetros pela tundra.

A maioria dos sobreviventes do Jeannette tinha seguido para o sul com Danenhower, para a cidade de Yakutsk, mais de 1.500 quilômetros rio acima; só Nindemann, Noros e alguns outros ainda estavam em Bulun para receber Melville. O engenheiro lhes disse que se sentia muito triste por voltar sem trazer boas notícias — a não ser o esconderijo que encontrara na praia.

“Lamentei minha incapacidade de encontrar os camaradas desaparecidos”, disse ele, mas estava “satisfeito de ter tentado tudo ao meu alcance. Se De Long e seu grupo ainda estivessem vivos e nas mãos de nativos, sua situação certamente seria tão boa quanto a minha; se estivessem mortos, então os nativos tinham mesmo razão quando me advertiram de que eu poderia morrer também se insistisse em procurá-los naquela estação do ano.”²¹

Durante a busca, Melville pelo menos conseguira produzir uma coisa valiosa: um mapa correto do delta do Lena, sem dúvida o mais preciso de todos — e certamente muito melhor do que o traçado por Petermann. Se o comandante pudesse ter contado com aquele mapa mais aprimorado quando desembarcou, ele e seus homens teriam sido poupados de muitos sofrimentos e privações.

Depois de passar dias descongelando em Bulun, o engenheiro se preparou para seguir na direção sul. O minúsculo e pobre vilarejo não tinha condições de sustentá-los — na verdade, os americanos já haviam exigido demais dos seus magros estoques de alimentos e animais. Melville, Nindemann, Noros e os outros seguiriam, com a ajuda de parselhas de renas, para a capital provincial de Yakutsk, onde se reuniriam com os outros sobreviventes do Jeannette, cuidariam das feridas, tentariam se comunicar com o resto do mundo e planejarium uma expedição mais meticulosa para resgatar De Long e Chipp. Voltariam ao delta na primavera — com tempo mais quente, mas, se possível, antes que as enchentes do Lena desencadeassem sua fúria.

Melville agradeceu ao comandante Bieshoff pela ajuda e lhe pediu que continuasse pressionando a esparsa população nativa do delta enquanto ele estivesse em Yakutsk. “É meu desejo e do governo dos Estados Unidos da América”,²² escreveu o engenheiro para Bieshoff, “que uma busca diligente e constante por meus companheiros desaparecidos seja feita. É necessário que tudo — cada casa e cada casebre, grande ou pequeno —

seja examinado à procura de livros, documentos ou pessoas do grupo.”

Em 1o de dezembro, Melville e os demais juntaram os artigos do Jeannette encontrados na costa e partiram para Yakutsk.

LONDRES, 22 DE DEZEMBRO DE 1881

O seguinte telegrama foi recebido na sede londrina do Herald, às 2h20 desta madrugada:

Irkutsk, 21 de dezembro, 14h05

O Jeannette foi destruído pelo gelo a latitude 77° 15'N e longitude 157°N.

Barcos e trenós realizaram ordenada retirada para um ponto oitenta quilômetros a noroeste do rio Lena, onde os três barcos se separaram durante uma tempestade.

A baleeira, aos cuidados do engenheiro-chefe Melville, entrou na foz oriental do rio Lena em 17 de setembro. Foi detida pelo gelo no rio. Encontramos uma aldeia nativa, e logo que o rio se fechou entrei em comunicação com seu líder.

Em 29 de outubro, soube que o cúter com o tenente De Long, o dr. Ambler e outros doze tinha aportado na foz setentrional do Lena. Todos estão em más condições e severamente congelados. O líder mandou que nativos procurem por eles e insistirá numa constante e vigorosa busca até que sejam encontrados.

Não há notícias do segundo cúter. Remeter por telegrama dinheiro para emprego imediato em Irkutsk.

(Assinado), Melville²³

*Departamento da Marinha,
Washington, DC*

22 de dezembro de 1881

Para o engenheiro Melville, U. S. N[Navy]., Irkutsk:

Não economize esforços, não poupe despesas para garantir a segurança dos homens do segundo cúter. Providencie para que os doentes e congelados já resgatados recebam toda a atenção possível, e logo que seja viável tome providências para transportá-los a um lugar de clima mais ameno. O Departamento fornecerá os fundos necessários.

Hunt, Secretário²⁴

*Departamento de Estado
Washington, D.C.*

Um despacho do sr. Hoffman, encarregado de negócios dos Estados Unidos em São Petersburgo, com garantias de que as medidas mais enérgicas serão tomadas pelas autoridades russas para a descoberta e o socorro dos homens desaparecidos, foi recebido hoje pelo secretário de Estado em Washington.²⁵

Imediatamente depois de receber as primeiras notícias do Jeannette, o sr. James Gordon Bennett, na época morando em Paris, transferiu a soma de seis mil rublos por telégrafo, através dos srs. Rotchschild, para São Petersburgo, com o pedido de que fossem debitadas ao sr. Bennett quaisquer somas adicionais para socorro e alívio do tenente De Long e de seu grupo.

Queridíssimo George,

Espero ver meu querido marido dentro de um ou dois meses, no máximo, se você estiver suficientemente bem para chegar a São Petersburgo. Quero me encontrar com você lá. Eu queria tanto estar com você, tomar conta de você. Não gosto nem de pensar nas condições em que deve se encontrar. Não tenho medo da viagem. Não sei quais são as possibilidades de viajar na Sibéria, do contrário iria com a maior alegria até aí, se você ainda estiver doente. Telegrafei para o sr. Bennett perguntando se seria viável eu ir tomar conta de você. Bennett respondeu que tinha mandado um correspondente; ainda que eu tivesse chegado lá a tempo de ir com ele, os preparativos extras exigidos para proteger uma mulher das dificuldades de uma viagem no inverno siberiano causariam grandes atrasos. Mas acho que eu cuidaria de você melhor do que qualquer outra pessoa, para deixá-lo bem e forte.

Emma

40 · O APOIO DE TODA A NAÇÃO RUSSA

De longe, a cidade se erguia como uma miragem na margem ocidental do Lena congelado: torres de fortalezas e de igrejas, cúpulas em formato de cebola, uma extensão de casas castigadas pelo clima e envoltas na fumaça de milhares de fogueiras de bétulas. Melville não conseguia acreditar nos próprios olhos.

Yakutsk, a capital de uma enorme faixa da Sibéria conhecida como lacútia, era um assentamento com cerca de cinco mil habitantes, na maioria nativos, mas também com uma grande população de exilados políticos e criminosos desterrados. Fundada em 1632 como *ostrog* (forte) cossaco, a cidade era um importante posto avançado do monopólio de peles do czar e centro de um movimentado comércio de presas de mamute. Yakutsk era conhecida como a cidade mais fria do mundo — designação que ainda hoje se aplica — e a maior povoação construída inteiramente sobre solo congelado. Apesar de todo o frio, no verão, os primeiros centímetros de solo descongelavam e viravam pântanos miasmáticos, de tal maneira que as casas tinham que ser construídas sobre palafitas reforçadas para impedir que os alicerces afundassem na lama.

Melville levava quase um mês para chegar a Yakutsk, puxado por parelhas de renas, tendo atravessado a cordilheira Verkhoyansk e descido para o vale do rio Yana. No trajeto, dormira em cabanas e, de vez em quando, em estábulos de cavalos de famílias iacutas. Cruzara o Círculo Ártico na direção

sul antes de voltar ao rio Lena, que, quando congelado, funcionava como genuína rodovia. A viagem de mais de 1.500 quilômetros, apesar de árdua, não fora calamitosa.

Quando parou em Yakutsk, em 30 de dezembro, Melville foi levado para a casa da mais alta autoridade russa, o governador-geral George Tchernieff — um homem robusto, em uniforme de gala, um solteirão de sessenta e poucos anos “ereto como um cabo de lança”, disse o americano, com “esvoaçantes cabelos e barba brancos, grande nariz aquilino, rosto e porte bonitos e ares de soldado”.¹

Tchernieff olhou para Melville de alto a baixo, examinando o rosto rugoso e as imundas roupas de pele com tamanha intensidade que o engenheiro ficou por um instante sem saber o que fazer, com vergonha de sua aparência desmazelada. Mas logo em seguida o governador-geral o abraçou e o beijou em ambas as faces. “Meu filho, meu filho”, murmurava com tristeza por tudo o que Melville tinha sofrido. Lágrimas lhe escorreram pelo rosto enquanto abraçava o americano repetidas vezes. “Ele era um soldado”, escreveu Melville, “por isso não precisei pedir desculpas pelo meu aspecto.”²

Tchernieff esperava a chegada do engenheiro havia uma semana. Ele convidou o visitante a entrar, e os dois se sentaram para um suntuoso almoço: sopa, peixe, carne de vaca, batatas e outras hortaliças, um pouco de vinho clarete, um pouco de vinho madeira, uma taça de vodca. Concluíram com charutos e uma garrafa de champanhe.

Durante a semana anterior, Tchernieff tivera encontros regulares com Danenhower, que chegara a Yakutsk com os sobreviventes do Jeannette em 17 de dezembro. O governador-geral fornecera roupas adequadas aos americanos, alojara-os em apartamentos limpos, com quartos aquecidos e iluminados por lâmpões a querosene, e tomara providências para que frequentassem regularmente os banhos turcos do *banya* russo. Também lhes dera dinheiro para as despesas miúdas e toda a

comida que quisessem. Arranjara um cossaco para guardar e proteger Cole — o maluco, cuja loucura piorara desde que saíra do delta do Lena. Médicos tinham cuidado das lacerações de frio de Leach e do olho de Danenhower. Tchernieff tratara os homens do Jeannette como se fossem preciosos soldados de sua própria guarnição.

Agora o governador-geral queria ter certeza de que Melville estava à vontade. Algo mais que pudesse fazer pelos americanos?

Sim, uma coisa, respondeu o engenheiro. Ele queria voltar ao delta do Lena logo que o tempo permitisse e retomar a busca pelo comandante desaparecido. Precisava de cães, renas e guias inteligentes, bem-informados e multilíngues. Dinheiro e tabaco para dar de presente no caminho. Cartas oficiais de apoio e provisões para empreender uma busca que poderia durar de dois a três meses.

“Meu filho, você terá tudo o que quiser”, garantiu Tchernieff. “Você tem o apoio de toda a nação russa.”³

QUANDO MELVILLE VOLTOU a se juntar aos demais sobreviventes do Jeannette em seu cálido alojamento, ficou encantado de ver como estavam bem. Usavam botas justas e camisas brancas bem-cortadas, com colarinhos duros. Tinham recebido um samovar para garantir o chá quente. “Pareciam relaxados e felizes”,⁴ escreveu ele, “e já visitavam as casas dos moradores. Muitos, também, tinham namoradas, e se ficassem mais tempo teriam arranjado esposas.”

Danenhower ficara completamente cego do olho esquerdo, e o direito “sofria por uma questão de compaixão”, como costumava dizer. Fora isso, parecia saudável e bem-humorado. “Sempre esperei o melhor”, escreveu ele para a mãe, “e estou sempre

pronto a ver o lado positivo. Essa filosofia me ajudou a superar experiências difíceis nos últimos três anos.”⁵

O único cuja situação tinha piorado era Jack Cole, que estava completamente fora de si — sua loucura seria cômica se não fosse triste. Ele disse a Melville que dentro de pouco tempo se casaria com a rainha Vitória. Contou também que acabara de encontrar uma fortuna e achava que o cossaco que o guardava (e por vezes continha) para sua própria segurança era seu “criado particular”. Por razões que escapavam a todos, o explorador vivia pedindo fósforos aos companheiros para acender uma fogueira.

Um fotógrafo em Yakutsk tirou uma foto do grupo de treze sobreviventes do Jeannette: Melville, Danenhower, Newcomb, Nindemann, Noros, Wilson, Charley Tong Sing, Aneguin, Lauterbach, Bartlett, Cole, Mansen e Leach. Mais tarde a foto foi transformada numa gravura que saiu em jornais do mundo inteiro. Os homens se amontoaram vestidos de grossas roupas de pele. Uma faixa preta cobria o olho esquerdo de Danenhower. Coletivamente, adotaram uma expressão nem alegre nem triste — apenas implacável, determinada e orgulhosa.

Para os iacutos, os *Amerikanskis* eram uma curiosidade. Até onde se sabia, nenhum cidadão daquele país os visitara desde 1787, quando John Ledyard, um explorador fanfarrão natural de Connecticut, estivera naquela região da Sibéria como parte de uma viagem ao redor do mundo incentivada por Thomas Jefferson, então embaixador dos Estados Unidos na França.⁶ Nas largas ruas cobertas de neve de Yakutsk, os nativos cercavam os homens do Jeannette e lhes davam alimentos e presentes. Os iacutos que moravam na cidade eram diferentes dos pobres nativos que Melville conhecera no delta. Viviam em sólidas casas de madeira com portas de couro cru. Assim como os mongóis, amavam os cavalos; ao longo dos séculos, tinham desenvolvido uma raça de equinos vigorosos, peludos e resistentes ao frio. Bebiam generosas quantidades de leite de

égua e preferiam carne de cavalo a carne de vaca. O idioma que falavam era tão parecido com o turco moderno que, segundo se dizia, “podia ser entendido em Constantinopla”.⁷

Eram hábeis metalúrgicos e destros escultores de marfim. Era espantosa a quantidade desse material existente naquela parte do mundo, proveniente de mamutes — o solo congelado conservava imensas presas em condições imaculadas. Os iacutos usavam o marfim na fabricação de joias, botões, estatuetas e todo tipo de utensílio. Segundo as lendas de sua tribo, o mamute era um animal que vivia enterrado em tocas, como uma toupeira, e morria quando entrava em contato com o ar fresco.⁸



EM YAKUTSK, OS sobreviventes do naufrágio começaram a garimpar as primeiras notícias do mundo exterior. Ainda estavam a mais de três mil quilômetros de distância da estação de telégrafo mais próxima, em Irkutsk, mas chegavam ao assentamento ocasionais rumores e informações internacionais. Melville descobriu, por exemplo, que um novo presidente americano, um homem chamado Garfield, tinha sido eleito em 1880, enquanto o Jeannette estava preso no gelo. Em julho de 1881, porém, ele tinha sido baleado por um assassino delirante. O presidente estivera entre a vida e a morte por semanas, até que enfim morrera por causa do ferimento infeccionado.

O assassinato de Garfield repercutiu com particular intensidade entre os russos que Melville conheceu em Yakutsk, pois em março daquele mesmo ano a Rússia tinha passado por uma sublevação parecida: o czar Alexandre II fora assassinado em São Petersburgo, vítima de uma bomba detonada por anarquistas. Alexandre II libertara os servos e planejava reformas abrangentes, mas seu sucessor, Alexandre III, reverteu muitas

das medidas liberais tomadas pelo pai. Embora São Petersburgo ficasse a mais de oitocentos quilômetros de Yakutsk, o impacto do assassinato ainda era sentido por lá.

A cidade, que já contava com um grande contingente de exilados, recebia novas levadas quase diariamente, oriundas de todos os cantos do Império Russo — de Moscou, da Crimeia, da Polônia. Muitos daqueles homens eram cultos, e a maioria não sabia o que tinha feito para merecer o desterro — que, com grande frequência, era eterno. Era raro que fossem sequer acusados de algum crime; tinham apenas sido objeto de “ordem administrativa” e despachados para viver no leste, numa prisão sem grades. Por si só, a terra já era rigorosa e vasta o suficiente para detê-los. Suas histórias eram mais do que trágicas e fizeram Melville compreender que as aflições do Jeannette eram pequenas numa terra de tristeza ilimitada.

Um dos exilados que o americano conheceu era um jovem intelectual niilista chamado Leon — “um rapaz delgado, escuro e de fisionomia cadavérica”, disse o engenheiro, “cujos cabelos eram negros e longos, chegando aos ombros”.⁹ Leon havia sido preso em uma manifestação nas ruas de Moscou e banido perpetuamente para a Sibéria. Durante o trajeto, um oficial cossaco deixara o prisioneiro dar uma olhada nos documentos de seu processo, que diziam: “Não podemos provar nada contra este homem, mas é estudante de direito e, sem dúvida, muito perigoso.”

Leon apresentou Melville a um grupo de exilados — jovens intelectuais idealistas, que durante anos tinham planejado escapar da Sibéria de barco. “Minha chegada os encheu das mais loucas esperanças”, relatou o americano, “pois até então empreender uma fuga pelo gelo do oceano Ártico era considerado tão impossível quanto atravessar um mar de fogo. Mas, antes que eu saísse, eles me disseram que tinham intenção de tentar.” Eles viam os homens do Jeannette como “um fenômeno curiosíssimo”, disse Melville. O fato de acharem

consolo numa história de naufrágio lúgubre como a do Jeannette era uma amostra do seu desespero. “Surgimos diante deles”, contou o engenheiro, “como um pilar de esperança.”¹⁰

Leon e seu grupo de exilados tinham surrupiado algumas bússolas e outros instrumentos e tentavam fabricar um sextante. Havia tempos, colecionavam cartas geográficas e suprimentos para a viagem. O plano parecia insano, uma viagem do Jeannette ao contrário. Pretendiam construir um pequeno barco, descer boiando mais de 1.500 quilômetros pelo rio Yana até o oceano Ártico e, de lá, tentar uma jornada de quase 3.200 quilômetros pela costa da Sibéria até o estreito de Bering e o Alasca, onde pediriam asilo político aos Estados Unidos. “Desejei ardentemente que seus esforços fossem coroados de êxito”, disse Melville. “Pois ali eu via juventude, inteligência e refinamento enclausurados para sempre num deserto ártico.”¹¹

(No ano seguinte, o explorador soube que Leon se lançou com mais doze exilados em seu audacioso plano de fuga. “Esquivando-se dos perseguidores”, escreveu Melville, “conseguiram, depois de muitas dificuldades, descer o rio [Yana], até depois de uma aldeia perto da foz, num ponto em que já é possível avistar o mar; mas ficaram paralisados de terror diante das imensas vagas.”¹² Dois dos fugitivos se entregaram às autoridades; o restante não demorou a ser capturado, e todos foram despachados para um desterro ainda mais miserável e sem esperança, em outro rincão da Sibéria.)

PARA DAR AS boas-vindas ao novo ano, Tchernieff presidiu uma festa no salão de assembleias públicas. Houve muita bebida, muita dança e muito jogo, e uma grande orquestra tocou a noite toda. A elite de Yakutsk compareceu em peso, bem como os homens do Jeannette. Um alto oficial se virou para Melville e

explicou, sorrindo: “Nesta noite, mais do que em qualquer outra, cada homem traz ao seu lado a própria esposa, em vez da mulher de outro.”¹³

Quando bateu a meia-noite, o governador-geral anunciou o início de 1882. Propôs um brinde à vida e à saúde do novo czar e dos intrépidos homens do USS Jeannette. Melville ficou comovido com a cordialidade, mas, à medida que a noite avançava e champanhe e vodca fluíam sem parar, foi ficando enojado. Parecia-lhe que todo mundo em Yakutsk estava bêbado havia semanas e continuaria bêbado por pelo menos mais sete dias, enquanto as festas religiosas e os feriados durassem. “Na Rússia”, escreveu ele, “as bebidas alcoólicas são um estorvo e uma maldição. Estou convencido de que os russos superam todos os outros países da face da Terra em sua criatividade para evitar trabalho e se embriagar.”¹⁴

Os sobreviventes do Jeannette ficariam juntos em Yakutsk por apenas mais uma semana. Melville finalmente recebeu o telegrama do Departamento da Marinha acusando recebimento da mensagem anterior e aconselhando-o a mandar a maioria dos sobreviventes para um “clima mais suave” no sul, a fim de se recuperarem antes da longa viagem de volta para casa, através de cinco fusos horários — até São Petersburgo, de lá para Londres e, de Londres, de navio para Nova York. Danenhower levaria nove homens — na verdade todos, à exceção de Bartlett e Nindemann, os dois que Melville julgava mais competentes e úteis para a busca que empreenderia no delta do Lena.

Em 9 de janeiro, Danenhower e os exploradores sob sua responsabilidade partiram puxados por juntas de renas para Irkutsk. O governador-geral Tchernieff e metade da população de Yakutsk apareceram naquele “dia azul e gélido”, nas palavras de Melville. Com lágrimas nos olhos, o engenheiro, Bartlett e Nindemann se despediram dos companheiros. Muitos cidadãos de Yakutsk também ficaram emocionados — em especial os exilados, que tentavam imaginar a liberdade de que os viajantes

desfrutariam na outra ponta da viagem. Os expatriados apareceram, disse Melville, “para ver os americanos partirem para os Estados Unidos. Olhavam avidamente os viajantes, com inveja de sua jornada. Tive pena dos pobres degredados, que contemplavam com melancolia nosso pequeno grupo de marinheiros, como se fossem almas afortunadas de partida para o céu”.¹⁵

Em minha última carta, eu ainda não tinha compreendido bem a situação. Achava que você estivesse com o sr. Melville e sendo bem atendido. Os jornais agora dizem que você ainda não foi encontrado, que Nindemann e Noros os deixaram congelados e correndo o risco de morrer de fome. Tudo isso forma um quadro terrível para mim, e não sei se algum dia voltarei a ver meu queridíssimo marido.

Pensar em tudo o que você deve ter sofrido é angustiante. Gostaria de não ter dado ouvidos a ninguém e de ter saído imediatamente para tentar ir aonde você está, fossem quais fossem as consequências. Se eu pelo menos estivesse a caminho, fazendo alguma coisa por você! Você, que é tão impaciente, compreende muito bem como é difícil esperar passivamente dias e dias, só aguardando e observando, temendo e esperando. Meu queridíssimo, ainda não desisti.

Tudo o que posso fazer é confiar na Providência. Dia após dia, tenho oscilado entre esperanças e temores, rezando a Deus a cada minuto. Minha cabeça não está nem um pouco em condições de lhe escrever, nem mesmo agora. Cada dia, cada hora faz diferença. Só espero que você tenha encontrado alguns nativos. Imagino que a esta altura seu destino já esteja decidido, de uma forma ou de outra.

41 · OS QUE ESPERAM PELO ROMPER DA MANHÃ

Uma semana depois, Melville partiu de Yakutsk, na direção oposta: norte, rumo ao delta do Lena. Dessa vez levava consigo Nindemann e Bartlett, mas ia acompanhado também por um destacamento de soldados e guias contratados.¹ O governador-geral Tchernieff tinha cumprido a promessa. Aparentemente a nação russa *estava mesmo* dando todo o apoio à expedição. Enfim o engenheiro teria os recursos necessários para fazer uma busca minuciosa: cartas oficiais de recomendação, tradutores, batedores, ajudantes, ferramentas de escavação, cães e renas descansados, trenós resistentes, uma cadeia de suprimentos que se estendia para o norte desde Yakutsk e depósitos de alimentos espalhados pelo delta, estocados com dezenas de milhares de peixes secos. Era uma mobilização de recursos jamais vista naquela parte da Sibéria.

No entanto, mesmo com tudo isso, a busca se mostrou quase impossível. Melville levou mais de um mês para atingir o delta, e lá chegando encontrou a região fustigada por vendavais ininterruptos. As tempestades duraram mais de um mês. Na maior parte do tempo, o americano não conseguia sair do lugar.

Durante uma semana, os homens não tiveram sorte. Mas em 23 de março, quando avançavam por uma larga curva em um canal congelado do rio, Melville avistou uma mancha negra na neve, alguns quilômetros adiante. Todos correram para lá e encontraram uma espécie de sinalizador: quatro varas escoradas umas nas outras e amarradas com uma corda. Na construção

improvisada havia uma espingarda de caça pendurada. O engenheiro imediatamente a reconheceu como a Remington de Alexey. Mau sinal, pensou: Alexey era o único caçador de verdade do grupo, o esteio de De Long. O maquinista desobstruiu o cano e não encontrou nenhum bilhete dentro. Não compreendia por que a espingarda tinha sido deixada ali. Se era um marcador, servia para marcar o quê?

Embora tudo estivesse soterrado na neve espessa, Melville teve a forte sensação de que De Long e seus homens tinham acampado ali, ao longo daquela desolada curva do rio. Pediu aos iacutos que explorassem as planícies, enquanto ele e um nativo chamado La Kentie subiam a um ponto mais alto para consultar as bússolas e ter uma visão geral. Enquanto galgava a ribanceira, o americano viu um pedaço de pano velho e, logo em seguida, um par de luvas meio enterrado na neve. Chegou a um lugar onde uma fogueira tinha sido acesa. Imensos troncos de madeira flutuante, alguns carbonizados, tinham sido carregados desde o rio. Perto dali havia um grande pedaço de gelo tirado do rio, evidentemente extraído para produzir água potável.

Então Melville avistou um objeto familiar despontando na neve, não muito longe das toras carbonizadas. Era uma chaleira de cobre, escurecida pelas chamas de incontáveis fogueiras. Melville se moveu pesadamente para pegá-la e quase tropeçou em outro objeto: um braço humano que sobressaía na neve, congelado e dobrado de um jeito curioso, com a mão também para fora. La Kentie deixou cair sua bússola e recuou apavorado, benzendo-se.

Ao redor da fogueira extinta, o engenheiro localizou mais dois corpos. Chamou Nindemann, que estava a certa distância, explorando a ribanceira rio abaixo. Naquele momento importante, queria que o alemão estivesse junto para ajudá-lo a assimilar a descoberta, para ser testemunha.

Enquanto esperavam por Nindemann, Melville e La Kentie procuraram em volta na neve. Encontraram um armário de

remédios, uma machadinha e uma lata cilíndrica, de aproximadamente um metro de comprimento, contendo uma grande coleção de mapas e desenhos da viagem do Jeannette.

A poucos centímetros da mão exposta, Melville achou um pequeno caderno. Pegou-o e imediatamente reconheceu a letra. Era o “diário do gelo” que o comandante mantivera desde o dia do naufrágio do Jeannette. O volume com encadernação de couro estava gasto e manchado de água, mas as anotações eram legíveis. Em suas descrições, e nos detalhes que o maquinista conseguiu apreender da cena que tinha diante de si, surgiu uma imagem vívida dos movimentos e das tribulações de De Long. Primeiro Melville deu uma olhada na última anotação. O vento agitava as páginas enquanto folheava o diário e começava a ler.



EM 9 DE outubro, o dia em que Nindemann e Noros partiram em sua viagem separada para o sul, De Long e seu grupo tiveram uma maré de sorte. Alexey matou três ptármigas, aves típicas do Ártico, que lhes permitiram tomar uma sopa quente. Um pouco fortalecidos, os onze homens cambalearam alguns quilômetros para o sul, seguindo as pegadas dos dois exploradores que tinham ido na frente. À beira do rio, encontraram uma canoa apodrecida e a usaram como abrigo naquela noite.

No dia seguinte, 10 de outubro, Alexey viu mais rastros de ptármigas na neve, mas não conseguiu obter nenhuma caça. Os homens acamparam em uma fenda em um banco de neve, sem nada para comer além de uma colher de glicerina, uma pasta sem cor e sem sabor do armário de remédios do dr. Ambler. Insatisfeitos, alguns começaram a mastigar pedaços de couro de suas próprias roupas de pele de veado. “Todos fracos e debilitados”, escreveu De Long. “Que Deus nos ajude.”²

Nos dois dias seguintes, o grupo não conseguiu se mexer; estavam todos fatigados demais para andar contra o vento forte. Ainda mais famintos, coletaram tufo de líquen e pedaços de salgueiro do Ártico e fizeram chá. “Todo mundo cada vez mais fraco”, disse o comandante. “Mal temos força para pegar lenha.”³

Em 13 de outubro, De Long notou que era o 123º dia desde o afundamento do Jeannette. Começou a ficar desesperado. Não havia nada que servisse como alimento a não ser mais chá de salgueiro. O comandante continuava olhando para o sul, na esperança de que Nindemann reaparecesse trazendo ajuda dos nativos, mas ninguém veio. “Não conseguimos avançar contra o vento, e ficar aqui significa morrer de fome”, escreveu.⁴ “Nenhuma notícia de Nindemann. Estamos nas mãos de Deus, e a não ser que Ele intervenha estamos perdidos.”

Os homens conseguiram se arrastar mais dois ou três quilômetros, então perceberam que Walter Lee não estava mais entre eles. Encontraram-no algumas centenas de metros atrás, deitado na neve, pedindo para ser deixado em paz. Disse que só queria morrer. Estava desanimado e parecia confuso. Todos se reuniram à sua volta e rezaram o Pai-Nosso. Fizeram com que se levantasse e andasse mais um pouco, depois acamparam do outro lado de um riacho, sob a proteção de um banco de neve. Logo começou um vendaval, garantindo outra “noite horrível”.

No dia seguinte tiveram um pouco mais de sorte: Alexey matou uma ptármiga, e aquela noite os exploradores complementaram o chá de salgueiro com uma sopa. Na manhã de 15 de outubro, ferveram duas botas velhas para o desjejum e roeram o couro até onde foi possível. Alexey não se sentia bem. Estava “esgotado”, escreveu De Long, e se recusou a caçar. Todos ficavam atentos a sinais de Nindemann. Ao anoitecer, o comandante julgou ter visto fumaça de acampamento no horizonte ao sul.

De manhã, Ambler anunciou que Alexey estava morrendo. Não havia nada que pudesse ser feito. O pulso estava fraco, as

pupilas, dilatadas. O médico batizou o inuíte e De Long leu algumas orações.

Ao pôr do sol, Alexey faleceu. Ambler anotou como causa da morte “exaustão causada por fome e exposição”.⁵ O comandante pôs uma bandeira da Marinha em cima dele, e no dia seguinte os homens deitaram seu cadáver no rio e o cobriram com placas de gelo. Dirigiram seus pensamentos para a mulher e o filho pequeno de Alexey, que tinham subido a bordo do Jeannette em St. Michael, Alasca.

De Long compreendeu que Alexey não era o único — a vida se esvaía de todos. Tremendo constantemente, os exploradores estavam com os movimentos lentos, sem coordenação nas mãos, com o sistema circulatório desviando sangue das extremidades para os órgãos vitais. Debatendo-se contra a inanição, os corpos tinham começado a metabolizar os próprios músculos e tecidos conjuntivos. Consumiam-se a si próprios de dentro para fora.

Em 19 de outubro, os homens já não conseguiam andar. Tinham exaurido toda a estamina cortando uma tenda despedaçada para improvisar calçados — exercício necessário devido ao inexorável consumo das próprias botas e mukluks de pele de foca.

Lee e Kaack, então, começaram a ir embora. Estavam, afirmou De Long, “acabados”. O comandante leu as orações dos doentes, que tradicionalmente incluem esta passagem dos Salmos: “Do fundo do abismo, clamo a vós, Senhor (...) Que vossos ouvidos estejam atentos à voz de minha súplica (...) Minha alma espera pelo Senhor, mais ansiosa do que aqueles que esperam pelo romper da manhã.”

Kaack morreu por volta da meia-noite de 21 de outubro, e Lee, no dia seguinte, ao meio-dia. Os homens tentaram sepultar os dois companheiros no gelo, no mesmo ponto onde tinham deixado Alexey, mas não conseguiram reunir forças. Collins e

Ambler ajudaram o comandante a arrastar Kaack e Lee para trás da tenda, a fim de que os corpos ao menos não ficassem à vista.

O grupo estava reduzido a oito pessoas. Àquela altura, todos sem dúvida tinham o mesmo brilho remoto que os olhos de Kaack e Lee apresentaram. Ainda que avistassem caça, estavam fracos demais para apontar uma arma com firmeza. As barrigas tinham esticado horrivelmente. Os moribundos rastejavam para perto da fogueira, alguns chegaram a se deitar nas brasas. O pensamento se tornara nebuloso; o discernimento, errático; a percepção do mundo, limitada. Àquela altura, a batida do coração dos mais fracos provavelmente era arritmica. Alguns homens talvez tivessem alucinações.

Escreveu De Long:

23 de outubro, domingo.

Cento e trinta e três dias [desde que o Jeannette afundou]. Todos muito fracos. Dormimos e descansamos o dia inteiro, depois conseguimos buscar lenha suficiente antes de escurecer. Li parte do culto cristão. Sofrendo nos pés. Nenhum calçado.⁶

Depois disso, o diário se reduz a uma narração sucinta dos dias passados e das mortes somadas, como se o comandante fosse um náufrago numa ilha deserta, preocupado em conservar suas forças assinalando apenas os fatos mais essenciais.

24 de outubro, segunda-feira — Centésimo trigésimo quarto dia. Noite difícil.

25 de outubro, terça-feira — Centésimo trigésimo quinto dia.

26 de outubro, quarta-feira — Centésimo trigésimo sexto dia.

27 de outubro, quinta-feira — Centésimo trigésimo sétimo dia. Iverson acabado.

28 de outubro, sexta-feira — Centésimo trigésimo oitavo dia. Iverson morreu de manhã cedo.

29 de outubro, sábado — Centésimo trigésimo nono dia. Dressler morreu durante a noite.

30 de outubro, domingo — Centésimo quadragésimo dia. Boyd e Görtz morreram durante a noite. Sr. Collins morrendo.⁷

Ali terminava o diário de De Long. Melville fechou-o e olhou para o Lena congelado.

QUANDO NINDEMANN CHEGOU, o engenheiro balançou a cabeça. “Estão aqui”, disse. Três cadáveres congelados jaziam aos pés do americano: eram os corpos de Ah Sam, do dr. Ambler e do comandante De Long. Com base no que lera, ele acreditava que ao longo do rio, não longe do lugar onde estava a espingarda de Alexey, encontrariam mais oito.

Melville escolheu dois iacutos para cavar na neve ao longo do rio. Durante horas, os homens se esforçaram “ao máximo”, disse ele. Acabaram desenterrando tições e cinzas de uma antiga fogueira. Encontraram uma caneca de lata, alguns fragmentos de roupa, uma luva de lã e duas latas contendo livros e documentos. De repente, os dois nativos saíram correndo do buraco, “como se o arqui-inimigo estivesse nos seus calcanhares”, relatou o engenheiro.⁸

Estavam sem fôlego: “*Pomree! Pomree! Dwee pomree!*” (Mortos! Mortos! Dois mortos!)

Melville entrou rastejando na escavação e enxergou a cabeça parcialmente exposta de um cadáver, depois os pés de outro. Com relutância, os iacutos continuaram o trabalho e descobriram o dorso e os ombros de um terceiro corpo.

Durante dois dias, o sinistro trabalho prosseguiu. Alguns cadáveres estavam bem agarrados no gelo e tiveram de ser desgrudados com pedaços de madeira. Melville e seus ajudantes acabaram encontrando Kaack, Lee, Iverson, Dressler, Boyd e Görtz. Por muito tempo tentaram achar Alexey, sem sucesso.

Puseram os corpos estirados na neve. Nindemann procurou cuidadosamente nos bolsos dos mortos e guardou tudo o que encontrou em sacolas separadas, marcadas com o nome de cada um. Melville ficou impressionado com a aparência “natural” dos cadáveres. “As faces dos finados estavam notavelmente bem-preservadas”, escreveu. “Tinham a aparência de mármore, com o rubor congelado nas bochechas. Os rostos estavam maiores porque o processo de congelamento os inchara ligeiramente; mas o mesmo não aconteceu com os braços e as pernas, lamentavelmente emaciados, ou com as barrigas, que tinham encolhido, formando grandes cavidades.”⁹

O engenheiro registrou também que os sapatos tinham sido comidos. “Não havia um mocassim inteiro, nem um pedaço de couro ou pele”, escreveu. “As roupas dos mortos estavam bem queimadas, [porque] ficaram muito perto do fogo, e os que morreram primeiro foram despídos de seus farrapos. Boyd estava deitado quase dentro da fogueira, as roupas chamuscadas.”¹⁰

Por fim os escavadores encontraram Collins. O rosto do irlandês fora coberto com um pedaço de flanela vermelha. Tinha um rosário em um dos bolsos e um crucifixo de bronze no pescoço. Havia também com ele vários documentos e um caderno. Nindemann examinou o cadáver por um bom tempo. Havia nele algo de diferente dos outros. Pela maior parte da expedição, Collins se comportara de maneira muito inconveniente, e talvez tivesse levado seu ressentimento contra De Long para o túmulo. “Estava deitado de costas”, relatou o alemão, “com os punhos cerrados, e sua expressão era de muita amargura. Não havia nenhum outro homem no grupo [que] tivesse a fisionomia tão contraída. Os dentes estavam cerrados, e a aparência era severa, como se tivesse *morrido* com grande dificuldade.”¹¹

Os corpos de Kaack e Lee tinham sido despídos, mas salvo isso nenhum dos restos fora adulterado. Não havia sinais de canibalismo — embora Melville tenha sem dúvida considerado

essa possibilidade com relação a Alexey, uma vez que o corpo do inuíte nunca foi encontrado. Se os homens de De Long o tivessem comido, o acampamento certamente apresentaria indícios reveladores, mas os ajudantes do engenheiro vasculharam cada centímetro e não encontraram nada que sustentasse essa hipótese. Melville e Nindemann chegaram a uma conclusão bem mais simples: o gelo cedera sob o túmulo de Alexey e seu corpo fora arrastado pelas correntezas do Lena.

À EXCEÇÃO DE Alexey, Melville agora contabilizara todos os onze homens que deveriam estar no grupo de De Long. O engenheiro refletiu separadamente sobre o comandante, Ambler e Ah Sam, que estavam a quase mil metros do lugar onde todos os demais corpos tinham sido encontrados.

Ele começou a decifrar a lógica da cena. Como os companheiros de bordo estavam vindo do norte, Alexey fora o primeiro a morrer, e eles o tinham sepultado no gelo não muito longe do lugar onde penduraram sua espingarda. Melville concluiu que a construção improvisada fora deixada como marco para orientar futuros investigadores que passassem por ali e também como monumento em homenagem ao caçador tombado. Depois que Alexey morreu, o grupo acampara menos de cem metros rio acima e acendera uma fogueira. Foi onde sete homens morreram — Kaack, Lee, Iverson, Dressler, Boyd, Görtz e, por fim, Collins.

Àquela altura, só restavam Ah Sam, o dr. Ambler e De Long. Melville, então, julgou ter entendido o raciocínio deles. O comandante decidira ir para um lugar mais elevado, em parte para fazer uma fogueira de sinalização, num último esforço para atrair a atenção dos nativos. Mas De Long já devia saber que muito provavelmente os três seguiriam o mesmo caminho dos

companheiros. Temia que todos os corpos, bem como os registros do Jeannette, fossem levados pelas enchentes de primavera, eliminando para sempre qualquer lembrança da expedição. Por isso os sobreviventes gastaram as últimas reservas de energia tentando montar acampamento na ribanceira. Arrastaram troncos até lá e um pedaço de gelo do rio para ter água potável. Levaram o cilindro de cartas náuticas, o armário de remédios de Ambler, a chaleira e uma machadinha. Deveriam ter ido buscar também os registros e livros, e talvez os corpos, mas estavam fracos demais para arrastar tanta coisa ladeira acima na neve espessa.

Escreveu Melville: “Devem ter esgotado toda a força que tinham e não deram conta da tarefa, por isso deixaram de tentar, abandonando os registros à própria sorte. Fizeram uma fogueira e prepararam chá de salgueiro; quando a encontrei, a chaleira tinha um quarto de gelo e brotos dessa árvore. A lona da tenda fora estendida na direção sul, para proteger a fogueira, mas os ventos de inverno a apagaram.”¹²

Ah Sam fora provavelmente o primeiro do trio a morrer. Quando Melville o desenterrou da neve, o cozinheiro chinês estava deitado de rosto para cima com uma expressão serena e os braços cruzados no peito, como se tivessem sido arrumados com cuidado naquela posição.

De Long devia ter sido o seguinte. Não havia escrito mais nada no diário depois de 30 de outubro — “Sr. Collins morrendo” —, embora Melville notasse que uma folha tinha sido rasgada do livro, o que o fez pensar na possibilidade de o comandante ter começado a escrever um bilhete particular para Emma. De qualquer maneira, nenhuma mensagem foi encontrada.

De Long estava deitado sobre o lado direito, com a mão direita sob a bochecha, a cabeça apontando para o norte. Os pés estavam inclinados levemente para trás; o braço esquerdo estava levantado, dobrado no cotovelo, e a mão estava descoberta. Pela posição, pareceu a Melville que o comandante, em seu ato final,

erguera o braço esquerdo e jogara o diário atrás de si na neve, para longe das brasas da fogueira. O braço congelara nessa estranha posição — foi o objeto rígido em que o engenheiro quase tropeçara quando começara a explorar a ribanceira.

Limpando a neve, Melville descobriu que De Long usava um enegrecido sobretudo longo de gola trespassada por cima da túnica da farda da Marinha. Tinha um cronômetro pendurado no pescoço. Perto dele estava a bandeira de seda azul que Emma De Long costurara para a expedição do Jeannette, a bandeira que deveria tremular sobre o Polo Norte. Nos bolsos do comandante, o engenheiro encontrou um relógio de prata, cinco moedas de ouro de vinte dólares, dois pares de óculos e uma bolsa de seda, que parecia ser uma lembrança. Dentro dela, havia uma mecha de cabelos e um crucifixo de ouro com seis pérolas incrustadas.

Só faltava o dr. Ambler. Melville não conseguiu determinar com certeza se ele falecera por último, mas o médico segurava na mão direita o revólver Colt da Marinha que pertencia a De Long. Provavelmente ele o pegara depois de o comandante ter morrido.

Quando examinou o dr. Ambler com mais atenção, Melville viu sangue na boca, na barba e na neve ao redor da cabeça. Seu primeiro pensamento foi que o médico tinha posto fim a suas agonias cometendo suicídio. Mas o engenheiro não encontrou orifícios e, ao inspecionar o revólver, viu três balas no tambor: a arma não fora disparada.

Melville investigou mais a fundo e descobriu de onde viera o sangue: Ambler mantinha a mão esquerda perto dos lábios, e o maquinista notou uma profunda marca de mordida na carne entre o indicador e o polegar. O médico, nos últimos momentos, mordera a própria mão — talvez em busca de calor ou de fluido, ou quem sabe sem pensamento consciente.

O engenheiro tentou imaginar os momentos finais de Ambler — uma das mãos segurando o revólver, a outra lhe assegurando aquele estranho conforto. “Naquele desolado cenário de morte”,

escreveu Melville, o médico aguardara, “sem dúvida na esperança de que alguma ave ou animal viesse devorar os corpos e lhe garantisse alimento. Ali ele manteve sua solitária vigília até o fim, de serviço, montando guarda, armado e pronto para atirar.”¹³

Emma De Long, pouco antes de deixar o Jeannette em São Francisco, tinha feito um pedido ao dr. Ambler: “Será que o senhor poderia ser um bom companheiro para o meu marido? O senhor sabe que um oficial comandante é, por dever de ofício, muito solitário.” O médico tinha dito que sim e mantivera a palavra até o final. De Long e Ambler morreram lado a lado.

Enfiado no cós da calça de Ambler, Melville encontrou um diário que o médico viera mantendo desde o dia em que o Jeannette afundara. Era, em sua essência, um diário de bordo técnico, explicando em detalhes remédios ministrados, enfermidades tratadas e procedimentos realizados. Mas, junto à capa, o engenheiro achou uma carta que o médico escrevera para o irmão na Virgínia. Ela fora redigida em 20 de outubro, na véspera do dia em que Kaack e Lee morreram, e dois dias antes de Nindemann e Noros serem salvos pelos nativos iacutos em Bulcour, cerca de 190 quilômetros ao sul. O dr. Ambler, já sabendo como seria seu fim, quis dizer adeus à família.

Rio Lena

Quinta-feira, 20 de outubro de 1881

*Para o Ilustríssimo sr. Edward Ambler,
Agência Postal de Markham, Fauquier Co., Va.*

Meu querido irmão,

Escrevo estas linhas na vaga esperança de que, pela misericordiosa providência divina, possam chegar até você em

sua casa. Tenho pouca esperança de sobreviver. Estamos cada dia mais fracos, e há mais de uma semana não encontramos comida. Mal conseguimos arranjar lenha suficiente para nos mantermos aquecidos, e em um ou dois dias isto terá acabado.

Escrevo para todos: minha mãe, minha irmã, o irmão Cary e sua mulher e família, para lhes assegurar do profundo amor que sinto e sempre senti por vocês. Se fosse vontade de Deus que eu voltasse a vê-los, minha esperança era poder desfrutar novamente da paz da vida em família. Minha mãe sabe como meu coração esteve ligado ao seu desde meus primeiros anos. Deus a abençoe na terra e prolongue sua vida em paz e conforto. Que Sua bênção recaia sobre todos vocês.

Quanto a mim, estou resignado, e curvo a cabeça em submissão à vontade divina. Para todos os meus amigos e parentes, um longo adeus.

Seu irmão amoroso,

J. M. Ambler¹⁴

5 DE MAIO DE 1882

IRKUTSK

13h20

O seguinte despacho acaba de chegar de Yakutsk por expresso especial:¹⁵

*Encontrei o tenente De Long e seu grupo; todos mortos.
Todos os livros e documentos também foram encontrados.
Fico aqui para continuar procurando o grupo sob o comando do tenente Chipp.
Melville*

42 · UMA SELVAGEM ELEGIA PELO TEMPO

Os dez corpos foram cuidadosamente enrolados em lona de tenda e colocados em trenós.¹ Um cortejo fúnebre foi organizado, e Melville encabeçou a marcha para o sul por vinte quilômetros, com uma dúzia de juntas de cães seguindo pela tundra em direção a uma pequena montanha, conhecida pelos locais como Kuyel Khaya, que se ergue a cerca de 150 metros acima da planície aluvial. Essa ribanceira rochosa era “fria e austera como a Esfinge”, disse o engenheiro, e “contemplava enigmaticamente o lugar onde o grupo havia perecido”. Os iacutos costumavam manter distância dessa montanha — habitada por bruxos, segundo se dizia —, mas ela era o relevo mais distinto no delta setentrional, um lugar tão alto que nunca inundava.

Com restos de madeira reunidos ao longo do rio, Melville e seus homens construíram um imenso caixão — dois metros de largura, 6,5 metros de comprimento e sessenta centímetros de profundidade — preso com encaixes e pinos. Puseram os corpos dentro, com a cabeça voltada para o nascente. Depois pregaram a tampa.

Em seguida, centenas de rochas cobertas de musgo foram arrancadas do solo congelado e empilhadas no caixão até que o monumento ganhasse forma de pirâmide. Com pedaços de troncos flutuantes, Bartlett e Nindemann construíram uma enorme cruz de seis metros de altura e braço de 3,5 metros. Levantaram-na usando tirantes de trenó como corda e a enfiaram no chão. Com formões e malhos, gravaram a inscrição: EM

MEMÓRIA DOS OFICIAIS E MARINHEIROS DO NAVIO ÁRTICO “JEANNETTE” QUE MORRERAM NO DELTA DO LENA, OUTUBRO DE 1881.²

A obra melancólica foi concluída em 7 de abril. Melville batizou-a de Monument Point, mas os iacutos preferiram outro nome, que duraria mais de um século: Amerika Khaya — “Montanha Americana”. Em dias de tempo bom, a cruz era visível a cerca de 150 quilômetros de distância, flutuando na atmosfera ártica.

Melville, Bartlett e Nindemann ficariam mais um mês ao longo da costa do Ártico, tentando inutilmente encontrar sinais de Chipp e seus homens. Mas naquele momento, com a presença dos seus amigos iacutos, prestaram as últimas homenagens a George De Long e à magnífica e terrível viagem do USS Jeannette.

“No grave silêncio daqueles vastos ermos”, escreveu o engenheiro, “sepultamos ternamente nossos companheiros. Fomos reduzidos ao silêncio pela simplicidade das exéquias, pela opressiva quietude, pela maravilhosa solidão branca. Ali, a neve eterna seria sua mortalha, e as ferozes rajadas de vento polar entoariam sua selvagem elegia por todos os tempos. Decerto heróis nunca encontraram lugar de descanso mais apropriado.”³

Tudo isto será esquecido quando nos reencontrarmos; tudo nos parecerá apenas um sonho ruim — um temeroso pesadelo já superado. Por mais perigoso que seja o ambiente onde você está no momento, ainda posso confiar em Deus e ter um pouco mais de esperança. Sonho frequentemente com você e você parece bem, apenas triste e não tão forte quanto era. Ah, meu querido! Não tenho como lhe mostrar meu amor, minha solidariedade, minha tristeza por todos os seus sofrimentos. Rezo a Deus constantemente. Meu queridíssimo marido, lute, combata, viva, volte para mim!

EPÍLOGO: ENQUANTO EU TIVER UM PEDAÇO DE GELO NO QUAL PISAR

Pouco depois do meio-dia de 13 de setembro de 1882, o transatlântico *Parthia*, da Cunard, passou pelo estreito rumo ao porto de Nova York. Era um revigorante dia de outono, os céus de um azul forte, as águas refletindo discos brilhantes de luz solar.¹ As silhuetas enfumaçadas de Manhattan apareceram ao longe. Melville não via sua cidade natal havia quatro anos. Para ele, era um momento feliz, a hora da tão sonhada volta para casa, mas apesar disso ele não conseguia esquecer a gravidade da ocasião: exatamente um ano antes, sua baleeira havia se separado dos barcos de De Long e Chipp na tempestade.

Quase todos os sobreviventes do *Jeannette* tinham chegado a Nova York em maio, com o grupo de Danenhower. Mas Melville era o assunto do momento no país, e seu retorno era considerado uma oportunidade que ninguém podia perder. Milhares de pessoas se reuniram nas docas aguardando sua chegada. Aos olhos do público, os esforços do engenheiro para encontrar os companheiros mortos, avançando contra todas as esperanças nos ermos siberianos, tinham se convertido numa épica narrativa de companheirismo, celebrada em canções, poemas e artigos de revista, para não falar em dezenas de reportagens no *The New York Herald*. Se De Long era visto como o herói martirizado da expedição do *Jeannette*, Melville surgira como o herói *sobrevivente*. Todos os jornais, não apenas o *Herald*, queriam entrevistá-lo.

James Gordon Bennett não estava entre as pessoas que aguardavam no porto. O magnata honrara todas as contas do

Jeannette, exatamente como prometera. Sem dúvida conseguiu seu sucesso de público: enviando vários repórteres à Sibéria, ele e seus editores exploraram ao máximo a narrativa da expedição, talvez até eclipsando os despachos mandados da África por Stanley. Um dos correspondentes do jornal, William Henry Gilder, viajara até o estreito de Bering para procurar o Jeannette a bordo do navio de resgate USS Rodgers, mas fora obrigado a desembarcar quando um incêndio destruiu completamente a embarcação. Então um oficial de marinha que fazia parte da tripulação do Rodgers, Charles Putnam, ficara preso em uma banquisa que saíra flutuando pelo mar, e nunca mais se teve notícia dele. Gilder percorrera mais de três mil quilômetros na Sibéria em trenós puxados por cães, até farejar a pista do desastre do Jeannette. Ao interceptar uma mala lacrada com cartas de Melville e transmitir seu relato às pressas para a estação telegráfica em Irkutsk, Gilder conseguiu dar ao mundo em primeira mão a notícia da perda do Jeannette.

Outro repórter do *Herald*, John P. Jackson, encontrou o túmulo de De Long e seus homens e chegou a desenterrar os corpos, segundo ele para coletar lembranças e documentos, porém mais provavelmente em busca de indícios de canibalismo, assassinato ou qualquer outra jogada suja (não descobriu nada). Quando foi informada da profanação do túmulo do marido, Emma De Long disse a Bennett que foi “a poção mais amarga que tive de engolir na vida”. Apesar disso, as reportagens sensacionalistas de Jackson, assim como as de Gilder, chegaram às bancas.



A BORDO DO Parthia com Melville naquele dia havia mais dois célebres sobreviventes da expedição — Nindemann e Noros — e algumas cargas muito importantes. Em engradados e caixas embalados com todo cuidado estavam todos os diários de bordo,

mapas, documentos e espécimes de história natural da viagem do USS Jeannette. Melville carregava ainda os diários de De Long e também o outro livro que o comandante mantivera durante a longa marcha pelo gelo e pelo delta, até sua morte. O engenheiro tinha também todos os itens que encontrara nos corpos dos mortos da expedição. Durante seis meses, mantivera aquelas preciosas caixas sob vigilante custódia.

Para chegar a Nova York, Melville, Nindemann e Noros viajaram mais de dezenove mil quilômetros pelo mundo: do delta do Lena através da tundra até Yakutsk, depois pela taiga até Irkutsk, pelas estepes em trenós puxados por cavalos até o terminal ferroviário de Orenburg, e mais 1.500 lúgubres quilômetros de trem até Moscou.

Em São Petersburgo, o czar convidou o trio para ir a Peterhof, um dos palácios imperiais. Chegando de carruagem real, os três americanos foram recebidos com conhaque e charutos e conduzidos a um dos grandes salões do palácio.

Alexandre III, um homem calvo, rude, robusto e com olhar intenso, saudou Melville e os dois marujos. O czar estava bem ciente da história do Jeannette e queria expressar seu pesar aos americanos em nome de toda a nação russa. “Tenho certeza”, disse ele, “de que foi apenas o rigor do nosso clima, e não a frieza de coração de qualquer dos meus povos, que causou a morte de seus companheiros.”² A imperatriz Maria Feodorovna examinou ternamente as mãos e os dedos de Melville, que ainda tinham cicatrizes das lacerações do frio. “Espero”, disse ela, “que o senhor não volte a desafiar a sorte no gélido Norte.”³

Da Rússia, o engenheiro e seu grupo passaram por Berlim e fizeram escala na terra natal de Nindemann, a ilha de Rügen, no mar Báltico. Lá, o alemão foi saudado à entrada da aldeia “por um bando de rústicas donzelas”, disse um jornal, “carregando flores e guirlandas”.⁴

Então os sobreviventes seguiram para Liverpool, na Inglaterra, onde embarcaram no Parthia para a travessia do Atlântico. No

momento em que o navio se aproximava de Nova York, um iate particular, o Ocean Gem, foi ao seu encontro repleto de dignitários da cidade, oficiais navais e familiares. Transferidos para o Ocean Gem, os três exploradores foram cercados por simpatizantes. O irmão, duas irmãs e uma sobrinha de Melville estavam lá para abraçá-lo. A noiva de Nindemann, srta. Newman, aguardava-o em silêncio no convés. Um repórter do *Herald* registrou que o casal “falava apenas com os olhos, e suas faces estavam tão felizes que irradiavam sorrisos por toda parte”.⁵

O pai de Emma De Long, o comandante James Wotton, também estava a bordo do Ocean Gem. Ele se adiantou para cumprimentar os sobreviventes como representante da família De Long. Aproximando-se de Melville, Wotton irrompeu em lágrimas. “Meu Deus!”, disse o engenheiro, que àquela altura também estava chorando. “O senhor perdeu um filho, e eu, um amigo!”⁶

Apesar da longa provação, Melville aparentava estar bem de saúde. Um parente achou que ele “parecia quase o mesmo de sempre, tinha apenas perdido peso”.⁷ Os olhos do explorador, observou o repórter do *Herald*, “irradiavam o velho e afetuoso brilho”. Atrás desse brilho, porém, devia haver muita tristeza, pois Melville soubera que, durante sua ausência na expedição, a mulher, Hetty, praticamente enlouquecera e quase se matara de tanto beber.⁸ Em Sharon Hill, na Pensilvânia, vizinhos tinham visto Hetty empurrando um carrinho de bebê vazio pelas ruas e falando com uma criança imaginária. Para alívio do engenheiro, Hetty não fora a Nova York, mas ele sabia que teria de enfrentar a situação dentro de poucos dias, quando voltasse para casa.

O Ocean Gem atracou no píer da rua 23. Ladeado por longas fileiras de Fuzileiros Navais em fardas de gala, os exploradores deixaram as docas para embarcar nas carruagens que os aguardavam. Melville tinha um longo dia pela frente, com discursos para fazer e dignitários para encontrar. Mas, antes de

mais nada, precisava se dirigir ao norte da cidade, com suas caixas de documentos e objetos a tiracolo, para visitar Emma De Long.

QUANDO RECEBEU A confirmação de que seu marido estava morto, Emma mergulhou brevemente em estado catatônico. Estava em Burlington, Iowa, longe do mundo, dos jornais da Costa Leste e dos olhos inquisitivos da sociedade. Era quase impossível para ela enfrentar a trágica notícia como se fosse uma abstração, um despacho vindo de outra esfera. “Foi como se os mares se fechassem sobre mim”, declarou.⁹ “Tudo o que eu queria era paz e solidão. Ficar só, não falar com ninguém, não sentir nada.”

Mas então ela percebeu que seria responsabilidade sua representar a expedição do Jeannette, examinar os documentos do marido, editar e publicar seus diários, tomar conta de seu legado e do legado dos outros homens, vivos e mortos, da viagem. Como era costume em se tratando de navios da Marinha, haveria uma comissão de inquérito, o que exigiria sua cooperação e seu testemunho. Ela precisaria consolar os entes queridos daqueles que tinham morrido, lutar por medalhas, condecorações e pensões. Gostasse ou não, ela era a face pública da expedição. Desempenharia o papel de Esposa do Explorador, talvez pelo resto da vida.

Perguntava repetidas vezes a si mesma se a expedição do Jeannette teria valido a pena — o sofrimento, a angústia, a perda de vidas, tudo isso por algo que só poderia ser visto como um avanço gradual rumo à conquista definitiva do graal ártico. “Já se disse que um preço alto demais foi pago em vidas humanas por esse conhecimento?”, indagava-se. “Não é por esses cálculos que se mede o esforço humano. O sacrifício é mais nobre do que o sossego, a vida de desprendimento é consumada na morte

solitária, e o mundo fica mais rico graças à dádiva do sofrimento.”¹⁰

Emma se mudou para o apartamento dos pais em Nova York, à porta do qual Melville bateu, recém-chegado das docas, naquele belo dia de setembro. Ele queria demonstrar-lhe admiração e respeito e entregar-lhe os documentos, diários e objetos pessoais de De Long. Mas desejava também assegurar-lhe sua lealdade, quase no espírito dos cavaleiros medievais. Desculpou-se pela esposa Hetty — “a mulher infeliz com quem me casei”,¹¹ como dizia —, pela estranha carta que ela escrevera para Emma e pelos comentários históricos que fizera nos jornais. “Vivo uma existência miserável há dezessete anos”, escreveria mais tarde a Emma, referindo-se à sua vida doméstica. “Parece não haver alívio enquanto a morte não eliminar a obstrução.”

Melville disse a Emma que continuava devotado à expedição do Jeannette. Orgulhava-se imensamente de ter feito parte dela. Advertiu que, nos anos vindouros, a viagem atrairia detratores e descrentes. Autores escreveriam histórias conflitantes; pessoas que vivem buscando aplausos tentariam explorar a história para seu próprio proveito. O engenheiro queria que a viúva soubesse que ele lutaria incansavelmente pela memória do marido dela — seu adorado comandante.

“Estarei sempre ao seu lado e ao lado de De Long”, disse-lhe, “enquanto eu tiver um pedaço de gelo no qual pisar.”¹²

NAQUELA NOITE, A cidade de Nova York ofereceu um banquete em honra de Melville, Nindemann e Noros, no Delmonico's, provavelmente o melhor restaurante de Manhattan. Mais de 150 pessoas em trajes de gala foram brindar aos três sobreviventes.

Durante o jantar, dignitários se levantaram para falar — um juiz federal, um senador, o engenheiro-chefe da Marinha e muitos

outros. Depois de um amargo brinde aos mortos, o engenheiro foi convidado a se levantar e dizer algumas palavras. Foi muito breve, quase rude. “Senhores”, começou com sua voz sonora, “em meu nome e em nome dos meus dois companheiros, só posso dizer que cumprimos fielmente o nosso dever, que fizemos o que nos foi possível, e que se não tivéssemos tentado fazê-lo não teríamos agido como homens.”¹³

O tributo mais eloquente da noite foi prestado pelo prefeito de Nova York, William Russel Grace. Grace olhou para Nindemann e Noros e lembrou a história do adeus que os sobreviventes deram a De Long e seus homens mortos de fome. “Nessa cena de separação”, disse o prefeito, “quando nas margens do Lena, com neve até os joelhos, os homens deram três vivas aos camaradas que iam buscar socorro, as últimas palavras daqueles próximos ao túmulo que já se fechava foram estas: ‘Quando chegarem a Nova York, lembrem-se de mim.’ Sim, nós nos lembramos deles. Lembramo-nos de sua coragem de arriscar, e da coragem ainda maior de resistir. Sua história está gravada em nossos corações. Esta cidade e este país dão as boas-vindas a estes três cavalheiros que voltam para casa com uma alegria atenuada apenas pela dor da perda dos bravos homens que não voltarão para seus lares.”¹⁴

Depois do banquete, Melville e os dois companheiros fizeram um passeio de carruagem pela cidade. Ao passar pela Broadway, ficaram deslumbrados. A avenida resplandecia de luzes: uma recém-instalada rede de brilhantes lâmpadas a arco voltaico tinha transformado a noite de Nova York em dia.

EM 1883, OS RESTOS mortais de George De Long, junto com os de seus companheiros, foram removidos do Amerika Khaya e levados para os Estados Unidos num longo e elaborado cortejo

fúnebre, orquestrado em conjunto pela Marinha dos Estados Unidos e pelo governo russo. O secretário da Marinha chamou o comandante e seus homens de “mártires da causa da ciência”. Depois de um funeral em Manhattan, ao qual compareceram milhares de pessoas, De Long foi sepultado, com cinco de seus colegas exploradores, no cemitério de Woodlawn, no Bronx; naquele mesmo ano, seus diários da viagem, editados por Emma De Long, foram publicados e muito bem recebidos. Embora a expedição do Jeannette fosse objeto de uma comissão de inquérito da Marinha e de uma audiência no Congresso que gerou considerável controvérsia, ambos os tribunais deram seu apoio ao comando e à reputação de De Long. Em 1884, a cidade de Nova York inaugurou um valioso terreno ao longo do East River com o nome de Jeannette Park (agora conhecido como Vietnam Veterans Plaza). Seis anos depois, uma réplica do monumento de Melville e da cruz construída no Lena foi erigida na Academia Naval de Annapolis, com vista para o rio Severn. Uma cadeia de montanhas no Noroeste do Alasca foi batizada em homenagem a De Long, assim como dois navios da Marinha. Na Rússia, as ilhas do Extremo Ártico que ele descobriu — Jeannette, Henrietta e Bennett — são conhecidas como Ostrova De Long.

POR MAIS DE UM SÉCULO após sua morte, a obra de August Petermann continuou a ser fonte de referência na cartografia. Em 2004, depois de quase 150 anos de publicação, a *Petermanns Geographische Mitteilungen* desativou seu prelo em Gotha e fechou as portas para sempre. O legado do geógrafo permanece vivo em dezenas de nomes de lugares espalhados pelo planeta, como a cordilheira Petermann, na Austrália, a ilha Petermann, na costa da Antártica, e a geleira Petermann, na Groenlândia, uma

das maiores do mundo. Seu nome foi imortalizado no espaço: um acidente geográfico na região polar norte da lua é conhecido pelos astrônomos como cratera Petermann. Hoje os raros mapas de Petermann costumam custar milhares de dólares em leilões e são cobiçados por colecionadores de arte no mundo inteiro.

A TEORIA DO MAR POLAR aberto perdeu o fundamento com a viagem do Jeannette, embora recentes projeções climáticas mostrem que até 2050 porções significativas da calota polar devam derreter por completo no verão. Depois da expedição, nenhum outro explorador ártico tentou a sério encontrar um mar polar aberto. Contudo, um eminente aventureiro norueguês, Fridtjof Nansen, enfiou-se de propósito no gelo acima da Sibéria numa tentativa de recriar o percurso feito pelo Jeannette à deriva. Ele lera que, em 1885, um item do traje de pele de foca de George De Long fora encontrado na costa sudoeste da Groenlândia, tendo seguido as correntes da calota numa lenta viagem de quatro anos e oito mil quilômetros — passando por cima do Polo Norte, ou pelo menos muito perto. Supondo que o trajeto percorrido por aquele objeto indicava a direção predominante da calota polar do Ártico, Nansen, em 1893, tentou reencenar a viagem do Jeannette num navio mais bem projetado. A expedição do norueguês quase atingiu o Polo Norte, e três anos depois seu robusto navio, o Fram, despontou da calota no Atlântico Norte, sem sucesso, mas ileso.

GEORGE MELVILLE NUNCA conseguiu tirar o norte do planeta da cabeça. Em 1884, voltou ao Ártico para procurar sobreviventes

de outro desastroso esforço polar americano — a Expedição Greely — e permaneceu um defensor incansável da investida dos Estados Unidos rumo ao Polo Norte. O engenheiro se divorciou de Hetty e se casou uma segunda vez, passando a maior parte da vida em Washington. Fez carreira, tornando-se engenheiro-chefe da Marinha dos Estados Unidos e, por fim, contra-almirante. Presidiu uma ampla reformulação da Armada, ajudando a completar sua conversão de madeira para metal e de vento para vapor. Quando passou para a reserva, em 1903, a Marinha dos Estados Unidos ostentava uma das mais poderosas e modernas armadas do mundo. Muito solicitado no circuito de palestras, Melville escreveu um livro popular sobre a expedição do Jeannette, *In the Lena Delta* [No delta do Lena], e defendeu De Long até o fim. Morreu na Filadélfia, em 1912. Dois navios da Marinha — um contratorpedeiro de apoio e um navio de pesquisa oceanográfica — foram batizados em sua homenagem. Hoje, o Prêmio George W. Melville é a mais alta honraria da Marinha dos Estados Unidos para conquistas em engenharia naval.



DEPOIS DE SE RECUPERAR das provações do Jeannette, John Danenhower também desfrutou de popularidade no circuito de palestras e ficou conhecido como crítico da expedição de De Long e da exploração do Ártico em geral. “É tempo de parar”, afirmava Danenhower, “com novas explorações da bacia polar central. Há canais melhores para a demonstração de verdadeira virilidade e heroísmo de fato.” Danenhower casou e teve dois filhos, e durante anos serviu com êxito, e aparentemente feliz, como oficial da Marinha dos Estados Unidos. Mas em 1887 sua melancolia voltou. Sozinho em seus alojamentos em Annapolis, ele deu um tiro na cabeça com um revólver Smith & Wesson calibre .32.

JOHN MUIR JAMAIS voltou ao Ártico. Depois de sua viagem no Corwin, envolveu-se cada vez mais com batalhas ambientalistas que o levaram a cofundar o Sierra Club, em 1892. Por sua contribuição para a criação do Parque Nacional de Yosemite, ele é considerado um dos pais do movimento ecológico. Morreu em 1914. *The Cruise of the Corwin* [A jornada de Corwin], relato postumamente publicado da viagem de que participou em busca do Jeannette, é hoje um clássico da literatura ártica.

DEPOIS DE GANHAR medalhas e condecorações navais, Charles Tong Sing embarcou numa vida de jogatina e de crimes, que resultaram em várias sentenças de prisão. Como chefe de uma poderosa organização criminosa chinesa em Nova York, teria sido responsável por pelo menos seis homicídios; tornou-se conhecido como Scarface Charley, em referência a uma cicatriz facial com cerca de catorze centímetros, fruto de um ferimento sofrido a bordo do Jeannette. Em 1883, o *New York Times* comentou num artigo: “Recentemente ele conquistou notoriedade nada invejável em Chinatown por sua ferocidade e pela coragem física, e é suspeito de numerosos assaltos ousados e engenhosos.” No fim da vida, Charles Tong Sing saiu do crime, e consta que administrou um restaurante chinês em Los Angeles, trabalhou como intérprete de tribunal e serviu brevemente como policial em Portland, Oregon. As circunstâncias de sua morte são desconhecidas.

WILLIAM NINDEMANN FOI agraciado com a Medalha de Honra do Congresso. Casou-se com a srta. Newman em Nova York, como planejado, mas logo ficou viúvo e com a tarefa de criar o filho único, Billy. Nindemann passou duas décadas trabalhando em estreita colaboração com o engenheiro irlandês-americano John Holland, tido como o pai do submarino moderno. Servindo como artilheiro e torpedeiro nos protótipos de Holland, o alemão entregou vários dos novos submarinos ao Japão, para emprego na guerra russo-japonesa. Em 1913, um ano depois de o filho se afogar num acidente de canoa no rio Hudson, Nindemann morreu no Brooklyn.



JAMES GORDON BENNETT JR. continuou publicando o *The New York Herald* e seu jornal-irmão, o *Paris Herald* (precursor do *International Herald Tribune*), até morrer. Seguiu vivendo em grande estilo, de uma forma que talvez seja mais bem ilustrada pela construção, em 1901, do iate dos seus sonhos. O *Lysistrata*, de 314 pés, ostentava, entre outros luxos, um banho turco, um cinema e um estábulo acolchoado para vacas leiteiras, a fim de que ele tivesse creme fresco todas as manhãs. O interesse do magnata por esportes se intensificou com a idade. Patrocinou competições de iate e corridas de automóvel e, em 1906, criou um torneio internacional de balonismo, a Coupe Aéronautique Gordon Bennett, que ainda hoje existe. Foi solteiro a maior parte da vida, mas, aos 73 anos, casou-se com Maud Potter, a viúva de George de Reuter, da família proprietária da agência de notícias Reuters.

Bennett faleceu em 1918 na sua vila em Beaulieu, na França, cercado por seus amados cães. Foi sepultado em Paris, próximo da Avenue Gordon Bennett, num mausoléu decorado com corujas de pedra. Em 1924, o *Herald* se fundiu com seu

arquirrival, o *New York Tribune*. Além da ilha Bennett, um asteroide — o 305 Gordonia — foi designado em sua homenagem. Seu nome vive na Grã-Bretanha, onde a exclamação “*Gordon Bennett!*” por vezes é usada para expressar a mais absoluta incredulidade.

O ÚLTIMO DOS SOBREVIVENTES da expedição do Jeannette foi Herbert Leach, o marujo do grupo de Melville que quase morreu de ulceração pelo frio no delta do Lena. Nascido em Penobscot, no Maine, Leach trabalhou pela maior parte da vida numa fábrica de sapatos em Massachusetts. Em 1928, juntou-se a Emma De Long na inauguração de uma enorme estátua de granito dedicada a George De Long e aos outros mortos da expedição, no cemitério de Woodlawn. Morreu em 1933.

EM 1909, OS EXPLORADORES americanos Robert Peary e Matthew Henson chegaram ao Polo Norte — embora muitos detalhes de sua história tenham sido postos em dúvida. Numa de suas primeiras tentativas polares, Peary encontrou uma carta que Emma De Long tinha enviado para o marido em 1881. A carta, ainda lacrada com cera vermelha, de alguma forma conseguira chegar a um remoto casebre na Groenlândia, onde permaneceu intacta por vinte anos. Peary devolveu o envelope fechado a Emma.

EM 1938, EMMA DE LONG, aos oitenta anos e ainda bem-conservada, publicou seu livro de memórias, *Explorer's Wife* [A esposa do Explorador]. (Naquele ano houve uma espécie de renovação do interesse pelo Jeannette com a publicação de *Hell on Ice* [Inferno no gelo], romance best-seller transformado em peça radiofônica e transmitido nacionalmente por Orson Welles.) Emma De Long não se casou de novo e viveu os últimos anos sozinha — muito feliz, dizia — numa fazenda que comprou em Nova Jersey. “A memória do meu marido”, declarou, “é tudo o que me resta.” Não só ficou viúva, mas também perdeu a filha única: Sylvie De Long, depois de servir na Primeira Guerra Mundial como enfermeira da Cruz Vermelha, casar-se e ter dois filhos, faleceu em 1925, vítima de uma infecção mastoidítica. Emma De Long morreu em 1940, aos 92 anos. Foi sepultada ao lado do marido no cemitério de Woodlawn.

AGRADECIMENTOS

Pesquisar e escrever sobre a história da expedição do Jeannette foi uma aventura peripatética que se estendeu por três anos e três continentes, e tenho muitas boas almas a quem agradecer. A primeira a destacar é Katharine De Long, parente distante de George De Long, que me deu um presente mágico com que todo historiador sonha, mas raramente tem a oportunidade de conseguir: um velho baú, resgatado do sótão, cheio de cartas amareladas. Nesse caso, o baú continha correspondência e documentos pessoais de Emma De Long, os quais Katharine teve a bondade de me emprestar enquanto durou minha pesquisa.

Meu trabalho em Paris e Le Havre transcorreu sem qualquer problema, graças aos esforços incansáveis de Maria Vincenza Aloisi, veterana pesquisadora de Time-Life. Agradeço também a Bernadette Murphy do *International Herald Tribune* por me conduzir ao subsolo e abrir os bolorentos arquivos do jornal sobre James Gordon Bennett. Elizabeth Alice fez uma valiosa viagem de reconhecimento pela vila de Bennett em Beaulieu-sur-Mer e outros antigos retiros no sul da França. Sou grato a David Howard e aos editores de *Bycycling* em primeiro lugar por me levarem a Paris, com a incumbência de cobrir o Tour de France.

Na Alemanha, minha pesquisadora de campo, tradutora e guia foi a sempre despachada Mieke Hagenah. Agradeço a Horst Richardson, Gunther e Michael Karsten por sua generosa hospitalidade em Erfurt, bem como à dra. Petra Weigel, do arquivo Perthes-Verlag em Gotha. Sou grato a Andrea e Sven Johns por sua carinhosa acolhida em Berlim e ao historiador e

biógrafo Philipp Felsch por jogar luz sobre a vida e a época de August Petermann.

Em Stanford, agradeço ao programa Mandy MacCalla e Edwards Media Fellows por uma bolsa substancial que me permitiu habitar nos volumosos arquivos de jornais da universidade referentes à Era Dourada. Os funcionários do John Muir National Historic Site em Martinez, Califórnia, do Mare Island Museum e do Vallejo Naval & Historical Museum foram muito úteis.

Mark Mollan, do Arquivo Nacional em Washington me ajudou muito enquanto eu examinava as montanhas de fontes primárias do Jeannette ali guardadas. Agradeço também a Jim e Penny Conaway, Jessica Goldstein e Peter Braslow, e Ken e Florri DeCell por sua generosidade durante minhas visitas a Washington. James Cheevers, curador-sênior do U.S. Naval Academy Museum, em Annapolis, foi decisivamente útil nos primeiros estágios do projeto.

Meu agradecimento especial vai para o jornalista e historiador Mitchell Zuckoff, da Universidade de Boston, por seu coleguismo ao compartilhar o tesouro de seu material de pesquisa sobre o Jeannette. Arquivistas da Redwood Library and Athenaeum, de Newport, generosamente facilitaram minha pesquisa, assim como os curadores do Newport Casino de Bennett, agora conhecido como International Tennis Hall of Fame and Museum.

A revista *National Geographic* apoiou este livro de muitas maneiras, enviando-me à Noruega, onde ouvi falar pela primeira vez na expedição do Jeannette, e depois ao estreito de Bering e para a ilha de Wrangel, na Rússia. Na revista, quero agradecer especialmente a Jamie Shreeve, Victoria Pope, Oliver Payne, Brad Scriber, Nicholas Mott e Chris Johns. Meu trabalho na Rússia teria sido impossível sem os extraordinários esforços de Ludmila Mekertycheva, lendária pesquisadora, tradutora e pau para toda obra da *National Geographic*. Em Moscou, aproveitei-me imensamente das interpretações dos jornalistas Jim Brooke e

Jeffrey Tayler, do fotógrafo Sergey Gorshkov, do diretor Alexander Gruzdev, da Wrangel Island Reserve, e de Mikhail Stishov, do Fundo Mundial para a Natureza (WWF). Minha viagem de quebra-gelo à ilha de Wrangel e à costa ártica da Sibéria não teria ocorrido sem a generosidade e o trabalho duro dos funcionários da Heritage Expeditions, especialmente David Bowen, Rodney Russ e Leanne Dunhill.

A revista *Outside* incentivou este livro desde o início e ajudou a subsidiar minhas viagens — mais notavelmente me mandando ao delta do Lena na Rússia, um dos lugares mais inacessíveis do planeta, para descobrir o memorial do Jeannette na Montanha Americana. Meus sinceros agradecimentos a Mary Turner, Chris Keyes, Amy Silverman e a toda a equipe da *Outside*. Em Yakutsk, agradeço aos curadores do Museu dos Povos do Norte. Pela ajuda a mim prestada para que eu chegasse ao remoto lugar das últimas andanças de De Long no delta do Lena, devo agradecer ao comandante Vitali Zhdanov e seu subordinado imediato, Andrey Krukov, que me providenciaram um beliche a bordo do seu barco fluvial Puteyskiy 405.

Em Santa Fé, tive a sorte de contar com dois pesquisadores assistentes do mais alto nível; Devon MacLeod e Alexi Horowitz foram criativos, tenazes, animados, incansáveis e sobretudo indispensáveis. Sou grato a meu tradutor e amigo alemão Dag Dascher, e a William Talbot e Richard Fitch, *connoisseurs* profissionais de mapas antigos de qualidade. Agradeço também a Dick Stolley, James McGrath Morris, Kevin Fedarko, Molly Leonard, Matthew Hecht, Gene Aker, Elizabeth Hunke, dr. Renny Levy, e dr. Robert Reidy. O incrível Revell Carr deu conselhos inestimáveis em todas as questões náuticas. Um grande “alô” ao pessoal de Iconik, meu bunker cafeinado de escritor, e ao meu bom amigo e mago da fotografia Gary Oakley.

Um caloroso agradecimento a George Getschow, da Mayborn Literaty Nonfiction Conference, que me forneceu oxigênio criativo num momento decisivo, e a Steven Hayward e Barry Sarchett do

Colorado College, onde meu tempo como professor-visitante deu a meu trabalho uma dose de inspiração de que muito necessitava. Caroline Alexander, Nat Philbrick, John Bockstoce, David Quammen, Jim Donovan, Ian Frazier e Bill Broyles ofereceram valiosas opiniões. Um agradecimento especial para o dr. Kevin Wood, do Instituto Conjunto para o Estudo da Atmosfera e do Oceano, e para John Hattendorf, do U. S. Naval War College. Tive a sorte de fazer proveitosos contatos com vários descendentes de membros da expedição do Jeannette, especialmente Amy Nossun Johnson, Geoffrey Wilson e Maggie Baker. O olhar aguçado de Ken DeCell ajudou a melhorar infinitamente meu manuscrito.

Por este livro e por todos os outros, sou eternamente grato ao poderoso Sloan Harris e à equipe da ICM. Quero agradecer especialmente a Heather Karpas, da ICM de Nova York, assim como a Ron Bernstein, em Los Angeles. Na Doubleday, um enorme obrigado a Todd Doughty, Melissa Danaczko e, é claro, ao inigualável Bill Thomas, meu leal editor e amigo há quinze anos.

O mais importante elogio para o fim: de Londres a Le Havre, de São Francisco à Sibéria, minha mulher e minha família me apoiaram a cada etapa da minha sinuosa saga polar — e sempre me mostraram como é profunda a alegria de estar em casa.

NOTAS

PRÓLOGO: BATISMO DE GELO

- 1 O relato sobre a descoberta de Tyson e seu grupo foi retirado originalmente das palavras de Tyson em seu livro *Arctic Experiences*, publicado pela primeira vez em 1874. Outras fontes incluem *Weird and Tragic Shores*, de C. Loomis; *Trial by Ice*, de R. Parry e as matérias publicadas no *New York Herald* em 1873.
- 2 Tyson, *Arctic Experiences*, p. 230.
- 3 Ibid., p. 310.
- 4 Ibid., p.322.
- 5 Ibid., p. 232.
- 6 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, 54.
- 7 Ibid., p. 70.
- 8 Ibid., p. 71.
- 9 Ibid., p. 58.
- 10 Ibid., p. 85.
- 11 *New York Herald*, 10 de setembro de 1873.
- 12 Idem.
- 13 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 14.
- 14 *New York Herald*, 10 de setembro de 1873.
- 15 Idem.
- 16 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 74.
- 17 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 18
- 18 Ibid., cap.1, p. 22.
- 19 *New York Herald*, 10 de setembro de 1873.
- 20 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 21.
- 21 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 81.
- 22 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 22.
- 23 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p.89.
- 24 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 40.

PARTE UM: UM GRANDE ESPAÇO VAZIO

1. UM CHOCANTE CARNAVAL DA MORTE

- 1 Minha descrição da Fraude dos Animais Selvagens foi retirada originalmente da própria história, publicada no *New York Herald* em 9 de novembro de 1874, em

várias edições diferentes. Ver também H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, pp. 304-309 e R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 131.

2 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 271.

3 *New York Herald*, 9 de novembro de 1874.

4 Idem.

5 Idem.

6 Idem.

7 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 337.

8 *New York Herald*, 9 de novembro de 1874.

9 Idem.

10 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 132.

11 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 338.

2. A ÚLTIMA FRONTEIRA

1 De uma carta de Charles Hall, republicada em *Weird and Tragic Shores*, de C. C. Loomis, p. 229.

2 Ernest Behm, citado em T. B. Maury, "The New American Polar Expedition and Its Hopes", *Atlantic Monthly*, outubro de 1870.

3 Editorial do *New York Times*, de 26 de julho de 1879.

4 T. B. Maury, "The New American Polar Expedition and Its Hopes" , *Atlantic Monthly*, outubro de 1870.

5 C. R. Markham, "Arctic Exploration", *Nature*, 30 de novembro de 1871.

6 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 116.

7 De uma série de artigos publicados no *New York Herald* no outono de 1874, republicados em E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 87.

8 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 88.

9 *Times* (Londres), 24 de maio de 1873; citado também em C. R. Markham, "Arctic Exploration", *Nature*, 29 de maio de 1873.

10 O relato do encontro na casa Grinnell foi retirado de E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 89; G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 25 e L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 21.

3. O SENHOR DA CRIAÇÃO

1 "A Walking Match", *New York Times*, 6 de maio de 1874.

2 Idem.

3 Idem.

4 Idem.

5 Idem.

6 Idem.

7 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 91.

8 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 8.

9 A. S. Crockett, *When James Gordon Bennett*, p. 19.

10 Ver H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 239.

11 Ver A. S. Crockett, *When James Gordon Bennett*, 234.

4. POR VOCÊ, EU FARIA QUALQUER COISA

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 8.
- 2 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 41.
- 3 A. A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 62.
- 4 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 65.
- 5 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 24.
- 6 P. Karsten, *The Naval Aristocracy*, pp. 278-79.
- 7 *Ibid.*, p. 281.
- 8 *Ibid.*, p. 282.
- 9 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 6.
- 10 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 8.
- 11 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 6.
- 12 *Idem.*
- 13 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 9.
- 14 *Idem.*
- 15 *Idem.*
- 16 *Ibid.*, p. 22.
- 17 *Ibid.*, p. 26.
- 18 *Ibid.*, p. 29.
- 19 *Ibid.*, p. 33.
- 20 *Ibid.*, p. 29.
- 21 *Ibid.*, p. 36.
- 22 *Ibid.*, p. 38.
- 23 *Ibid.*, p. 25.
- 24 *Ibid.*, p. 40.
- 25 *Ibid.*, p. 44.
- 26 *Ibid.*, p. 51.

5. PORTAIS PARA O POLO

- 1 C. R. Markham, apud. J. K. Wright, "The Open Polar Sea", in *Geographical Review*, nº 43, julho de 1953.
- 2 T. B. Maury, "Gateways to the Pole", in *Putnam's Magazine*, nº 32, novembro de 1869.
- 3 *Idem.*
- 4 *Idem.*
- 5 T. B. Maury, apud. J. K. Wright, "The Open Polar Sea".
- 6 T. B. Maury, *The Physical Geography of the Sea*, p. 25.
- 7 T. B. Maury, "Gateways to the Pole".
- 8 Para uma análise mais detalhada sobre o desenho de Thomas Nast sobre a residência polar do Papai Noel ver www.nytimes.com/learning/general/onthisday/harp/1225.html
- 9 O conto holandês é citado amplamente em Wright, "The Open Polar Sea".
- 10 Surpreendentemente, a teoria dos "buracos nos polos" de Symmes sobrevive em uma vibrante e firme subcultura de conspiração, o Hollow Earthers. Ver, entre

outros sites, www.hollowplanet.blogspot.com

- 11 Ver F. Fleming, *Barrow's Boys*.
- 12 T. B. Maury, *The Physical Geography of the Sea*, p. 219.
- 13 Hayes, mencionado em Mowat, *The Polar Passion*, p. 117.
- 14 T. B. Maury, "Gateways to the Pole".
- 15 Idem.
- 16 Idem.

PARTE DOIS: O GÊNIO NACIONAL

6. O MOTOR DO MUNDO

- 1 A descrição da Exposição do Centenário foi retirada originalmente da grande cobertura da feira feita pelo *New York Herald* no verão de 1876. Ver também *Philadelphia's 1876 Centennial Exhibition*, de L. P. Gross e T. R. Snyder, Charleston, Carolina do Sul: Arcadia Publishing, 2005.
- 2 "Machinery Hall Notes", in *Scientific American Supplement*, 10 de junho de 1876.
- 3 "Closing Ceremonies of the Centennial International Exhibition de 1876", *Scientific American Supplement*, 2 de dezembro de 1876.
- 4 W. D. Howells, "A Sennight of the Centennial", *Atlantic Monthly*, julho de 1876.
- 5 Idem.
- 6 Ver a Coleção Digital da Exposição do Centenário www.library.phila.gov/CenCol/overview.htm, cedida pela Biblioteca Livre da Filadélfia, sob o título "Machinery Hall".
- 7 Idem.
- 8 Comentários de Petermann em *The Annual Report of the American Geographical Society for the Year 1876*, pp. 148-56.
- 9 J. G. Bartholomew, "The Philosophy of Map-Making and the Evolution of a Great German Atlas", *Scottish Geographical Magazine*, 1902, vol. 18, p. 37.
- 10 O. Dreyer-Eimbcke, "Heinrich Berghaus and August Petermann", *IMCoS Journal*, outono de 1997, vol. 79.
- 11 Petermann, mencionado em Murphy, *German Exploration of the Polar World*, p. 18.
- 12 Ibid., p. 22.
- 13 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 17.
- 14 Idem.
- 15 T. B. Murphy, *German Exploration*, p. 1.
- 16 Ibid., p. 22.
- 17 Petermann, mencionado no *New York Herald* de 15 de julho de 1878.
- 18 Comentários de Petermann em *The Annual Report of the American Geographical Society of the Year 1876*, pp. 148-56.
- 19 Idem.

7. SATISFAÇÃO

- 1 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 16.
- 2 Ibid., p. 23.

- 3 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 46.
- 4 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, 27.
- 5 Ibid., p. 26.
- 6 Ibid., p. 30.
- 7 Idem.
- 8 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 266.
- 9 Ibid., p. 234.
- 10 Ibid., p. 224.
- 11 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 136.
- 12 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 267.
- 13 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 135.
- 14 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 267.
- 15 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 132.
- 16 *Quebec Saturday Budget*, 20 de janeiro de 1877.
- 17 Idem.
- 18 Idem.
- 19 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 136.
- 20 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 268.
- 21 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 140.
- 22 H. G. Seitz, *The James Gordon Bennetts*, p. 268.
- 23 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 139.
- 24 *Hartford Weekly Times*, 13 de janeiro de 1877.
- 25 *New York Times*, 17 de maio de 1878.
- 26 *New York Times*, 15 de janeiro de 1918.
- 27 R. O'Connor, *The Scandalous Mr. Bennett*, p. 142.
- 28 Ibid., p. 144.
- 29 Idem.

8. O SÁBIO DE GOTHA

- 1 Carta de Bennett para George De Long, citada em E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 116.
- 2 "The Unknown Arctic World: Interview with Dr. Augustus Petermann", *New York Herald*, 15 de julho de 1878.
- 3 Ludwig Friedrichsen, citado em J. Espenhorst, *Petermann's Planet*, p. 200.
- 4 Ibid., p. 202.
- 5 D. T. Murphy, *German Exploration*, p. 62.
- 6 Ibid., pp. 20-21.
- 7 D. T. Murphy, *German Exploration*, p. 17.
- 8 *New York Herald*, 15 de julho de 1878.
- 9 O intelectual alemão Philipp Felsch discorre sobre o assunto de maneira convincente na recente biografia que escreveu, *Wie August Petermann: Den Nordpol Erfand*. Felsch ainda compartilhou suas descobertas em uma entrevista em Berlim, em julho de 2012.
- 10 C. R. Markham, "Arctic Exploration", *Nature*, 30 de novembro de 1871.
- 11 Idem.

- 12 D. T. Murphy, *German Exploration*, p.62.
- 13 Carta, sem data, da década de 1870. Correspondência de August Heinrich Petermann, Coleção de Perthes, Biblioteca de Pesquisa da Universidade de Erfurt, Gotha.
- 14 *New York Herald*, 15 de julho de 1878.
- 15 A. Petermann, *The Search for Franklin*.
- 16 *New York Herald*, 15 de julho de 1878.
- 17 Petermann, citado em T. B. Murphy, *German Exploration*.
- 18 Ver P. Felsch, *Wie August Petermann*, p. 239.
- 19 Carta de Bennett a George De Long, reproduzida em G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 27.
- 20 *Ibid.*, cap. 1, p. 28.
- 21 *Idem.*

9. PANDORA

- 1 Carta de George De Long para Emma, reproduzida em E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 155.
- 2 *Ibid.*, p. 110.
- 3 *Ibid.*, p. 113.
- 4 *Ibid.*, p. 109.
- 5 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 28.
- 6 A. Young, *The Two Voyages of the Pandora em 1875 e 1876*, p. 38.
- 7 *Ibid.*, p. 40.
- 8 *Ibid.*, p. 115.
- 9 *Ibid.*, p. 116.
- 10 *Ibid.*, p. 137.
- 11 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 27.
- 12 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 188.
- 13 *Idem.*
- 14 *Times* de Londres, 23 de maio de 1878.

10. TRÊS ANOS, OU UMA ETERNIDADE

- 1 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 123.
- 2 *Idem.*
- 3 *Ibid.*, p. 124.
- 4 *Idem.*
- 5 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 28.
- 6 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 124.
- 7 Um dos melhores exemplos norte-americanos de sobrevivência da arquitetura de estilo neocolonial, a Isaac Bell House, em Newport, é hoje um marco histórico dos Estados Unidos.
- 8 Ver T. Jeal, *Stanley: The Impossible Life of Africa's Greatest Explorer*, New Haven: Yale University Press, 2007, e F. McLynn, *Stanley, The Making of an African Explorer*, Londres: Random House, 2004.

- 9 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 119.
- 10 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 17.
- 11 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 122.
- 12 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 27.
- 13 A referência ao comentário de Bennett foi feita na carta de De Long a ele. Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional, 15 de maio de 1879.
- 14 Idem.
- 15 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 124.
- 16 Ibid., p. 127.
- 17 Idem.
- 18 Ibid., p. 128.

11. UMA BÊNÇÃO

- 1 *New York Herald*, 15 de julho de 1878.
- 2 Idem.
- 3 Idem.
- 4 Idem.
- 5 Idem.
- 6 H. Weller, *August Petermann: Ein Beitrag zur Geschichte der Geographischen Entdeckungen der Geographie und der Kartographie im 19. Jahrhundert*, p. 27, Leipzig: Wigand, 1911.
- 7 Vários relatos antigos afirmam ou sugerem que Petermann morreu com um tiro disparado por ele mesmo, mas muitos de seus atuais estudiosos, incluindo seu biógrafo, Philipp Felsch, concordam que Petermann se enforcou.
- 8 Carta de Clara Petermann para um amigo em Gotha, Correspondência de August Heinrich Petermann, Coleção de Perthes, Biblioteca de Pesquisa da Universidade de Erfurt, Gotha

12. SEGUNDAS CHANCES

- 1 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 130.
- 2 Ibid., p. 129.
- 3 Ibid., p. 131.
- 4 Idem.
- 5 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 6 Idem.
- 7 Idem.
- 8 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 134.
- 9 Ibid., p. 138.
- 10 Ibid., p. 137.

13. A EXPEDIÇÃO AMERICANA AO ÁRTICO

- 1 A. Lot, *A Long Line of Ships*, p. 32.
- 2 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 41.
- 3 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.

- 4 Idem.
- 5 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 43.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 38.
- 7 Idem.
- 8 Idem.
- 9 Ibid., p. 43
- 10 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 72.
- 11 De De Long para Danenhower, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 12 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 44.
- 13 R. Hamilton, *President McKinley, War and Empire*, p. 21.
- 14 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 5.
- 15 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 16 Idem.
- 17 De Bennett para De Long, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 18 De Thompson para De Long, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 19 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 147.
- 20 Idem.
- 21 Idem.
- 22 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 47.
- 23 Ibid., p. 48.
- 24 De De Long para Bennet, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 25 Idem.
- 26 Idem.
- 27 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 49.
- 28 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 29 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 52.
- 30 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 29.
- 31 Idem.
- 32 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 33 R. Stross, *The Wizard of Menlo Park*, p. 77.
- 34 De De Long para Edison, 21 de abril de 1878, e de Collins para Edison, 2, 7 e 9 de maio de 1878, Documentos de Thomas Alva Edison, Rutgers University.
- 35 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 51.
- 36 De De Long para Bennett, Correspondência do *Jeannette*, Arquivo Nacional.

14. TUDO AQUILO DE QUE O HOMEM É CAPAZ

- 1 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 60.
- 2 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 34.
- 3 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 4 *New York Herald*, 9 de julho de 1879.
- 5 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, 27.
- 6 Ibid., p. 30.
- 7 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 37.
- 8 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 53.
- 9 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.

- 10 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 38.
- 11 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 39.
- 12 De De Long para Bennett, Correspondência do Jeannette, Arquivo Nacional.
- 13 Ibid., p. 64.
- 14 Ibid., p. 56.
- 15 J. Nourse, *American Exploration in the Ice Zones*, p. 372.

15. O NOVO INVASOR

- 1 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 159.
- 2 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 40.
- 3 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 159.
- 4 Idem.
- 5 Ibid., p. 160.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 44.
- 7 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 160.
- 8 *San Francisco Examiner*, 9 de julho de 1879.
- 9 *New York Herald*, 9 de julho de 1879.
- 10 *New-York Commercial Advertiser*, 8 de julho de 1879.
- 11 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 32.
- 12 *San Francisco Chronicle*, 9 de julho de 1879.
- 13 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 40.
- 14 *San Francisco Examiner*, 9 de julho de 1879.
- 15 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 31.
- 16 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 6.
- 17 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 157.
- 18 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 40.
- 19 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 39.
- 20 Ibid., p. 22.
- 21 "Interview with a band of Spirits, interested in Arctic Explorations", 30 de junho de 1879, Documentos de Emma De Long.
- 22 G. W. De Long, *The voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 38.
- 23 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 21.
- 24 Ibid., p. 29.
- 25 Site: www.south-pole.com/aspp005.htm
- 26 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 29.
- 27 Idem.
- 28 Idem.
- 29 *New York Herald*, 9 de julho de 1879.
- 30 Idem.
- 31 Idem.
- 32 *San Francisco Chronicle*, 9 de julho de 1879.
- 33 *Daily Alta California*, 9 de julho de 1879.
- 34 *San Francisco Call*, 9 de julho de 1879.
- 35 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 19.
- 36 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 164.

- 37 Ibid., cap. 1, p. 165.
- 38 *San Francisco Chronicle*, 9 de julho de 1879.
- 39 *Vallejo Times*, 9 de julho de 1879.
- 40 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 2.
- 41 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 6.
- 42 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 164.
- 43 *New York Herald*, 9 de julho de 1879.
- 44 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 2.
- 45 *San Francisco Call*, 9 de julho de 1879.
- 46 *New York Herald*, 9 de julho de 1879.
- 47 Idem.
- 48 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 161.
- 49 *New York Herald*, 9 de julho de 1879.
- 50 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 162.
- 51 *San Francisco Call*, 9 de julho de 1879.
- 52 William Bradford no *Boston Herald*, citado em E. De Long, *Explorer's Wife*, pp. 162-63.
- 53 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 7.
- 54 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 163.
- 55 Idem.
- 56 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 7.
- 57 *San Francisco Chronicle*, 9 de julho de 1879.

PARTE TRÊS: UM LUGAR GLORIOSO PARA APRENDER A TER PACIÊNCIA

16. BECO SEM SAÍDA

- 1 Para ler o relato da viagem feito em primeira pessoa pelo navegador, ver Nordenskiöld, *The Voyage of the Vega Round Asia and Europe*.
- 2 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 65.
- 3 *Annual Report of the Superintendent of the United States Coast and Geodetic Survey*, vol. 15, 1883, pp. 101-32.
- 4 J. Nourse, *American Explorations in the Ice Zones*, p. 368.

17. ENTALADO

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cp. 1, p. 48.
- 2 Idem.
- 3 Ibid., cap. 1, p. 42.
- 4 Ibid., cap. 1, p. 49.
- 5 Idem.
- 6 Idem.
- 7 De De Long para Emma, 18 de agosto de 1879, Documentos de Emma De Long.
- 8 Ibid., cap. 1, p. 42.

- 9 Ibid., cap. 1, p. 43.
- 10 Ibid., cap. 1, p. 48.
- 11 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 24.
- 12 Idem.
- 13 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 3.
- 14 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 51.
- 15 Ibid., cap. 1, p. 52.
- 16 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 26.
- 17 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 3.
- 18 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 57.
- 19 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 4.
- 20 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 59.
- 21 Idem.
- 22 Ibid., cap. 1, p. 60.
- 23 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 16.
- 24 Ibid., p. 6.
- 25 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 61.
- 26 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 5.
- 27 Idem.
- 28 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 64.
- 29 Ibid., cap. 1, p. 60.
- 30 Ver De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, pp. 26-27, e A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 44.

18. NA CRISTA DA ONDA

- 1 *Newport Mercury*, 2 de agosto de 1879.
- 2 A travessura de Candy no Reading Room foi extensamente descrita nas matérias de verão de 1879 do jornal de Newport e também em J. Hanlon, "The Cradle of Tennis Was Meant to Be Rocky", *Sports Illustrated*, 2 de setembro de 1968.
- 3 Ver International Tennis Hall of Fame & Museum, *Tennis and the Newport Casino*, Charleston: Arcadia, 2011 e C. P. B. Jefferys, *Newport Casino: A Concise History*, Newport: Newport Historical Society, 2008.

19. SE POR AZAR

- 1 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 171.
- 2 Para saber mais sobre a arte e a biografia de Bradford, ver F. Horch, "Photographs and Paintings by William Bradford", *American Art Journal* vol. 5, nº 2, novembro de 1973, pp. 61-70.
- 3 Anne-Marie Amy Kilkenny, "Life and Scenery in the Far North: William Bradford's 1885 Lecture to the American Geographical Society", in *American Art Journal*, ano 26, nº 1-2, 1994, pp. 106-8.
- 4 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 169.
- 5 Ibid., p. 177.
- 6 Idem.

7 Ibid., pp. 188-89.

20. UMA ILUSÃO E UMA CILADA

- 1 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 9.
- 2 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 77.
- 3 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 13.
- 4 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 9.
- 5 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 180.
- 6 Ibid., cap. 2, p. 448.
- 7 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 18.
- 8 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 280.
- 9 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 133.
- 10 Idem.
- 11 G. Melville, citado em A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 47.
- 12 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 43.
- 13 Ibid., cap. 1, p. 44.
- 14 Ibid., cap. 1, p. 99.
- 15 Ibid., cap. 1, p. 43.
- 16 Ibid., cap. 1, p. 48.
- 17 Ibid., cap. 1, p. 43.
- 18 Idem.
- 19 Ibid., cap. 1, p. 65.
- 20 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 7.
- 21 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 65.
- 22 Idem.
- 23 Idem.
- 24 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 280.
- 25 Newcomb, citado em A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 59.
- 26 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 75.
- 27 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 82.
- 28 Idem.
- 29 Ibid., cap. 1, p. 77.

21. PARA SEMPRE, OU QUASE

- 1 R. Stross, *The Wizard of Menlo Park*, p. 79.
- 2 *New York Times*, 21 de outubro de 1879.
- 3 *Thomas Edison: Life of an Electrifying Man*, p. 14.
- 4 *New York Herald*, 12 de outubro de 1879.

22. MÃOS INVISÍVEIS

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 85.
- 2 Idem.
- 3 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 9.
- 4 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 8.

- 5 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 284.
- 6 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 106.
- 7 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 12.
- 8 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 282.
- 9 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 13.
- 10 Ibid., p. 10.
- 11 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 94.
- 12 Ibid., cap. 1, p. 95.
- 13 Ibid., cap. 2, p. 472.
- 14 Ibid., cap. 1, p. 81.
- 15 Ibid., cap 1, p. 105.
- 16 Ibid., cap. 1, p. 102.
- 17 Ver Flaubert, *The Letters of Gustave Flaubert, 1830-1857*, cap. 1, p. 239.
- 18 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 105.
- 19 Ibid., cap. 1, p. 102.
- 20 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 284.
- 21 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 101.
- 22 Ibid., cap. 1, p. 104.
- 23 Idem.
- 24 Idem.

PARTE QUATRO: AINDA NÃO NOS DEIXAMOS INTIMIDAR

- 1 Todos os trechos selecionados, nesta e em outras partes deste livro, das cartas de Emma enviadas para seu marido encontram-se nos Documentos Pessoais de Emma Wotton De Long, cedidos ao autor pela família De Long.

23. NO SOLITÁRIO MAR CERCADO DE GELO

- 1 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 296.
- 2 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 495.
- 3 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 15.
- 4 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 196.
- 5 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 133.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 44.
- 7 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, 297.
- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 156.
- 9 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 49.
- 10 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 156.
- 11 Ibid., cap. 1, p. 81.
- 12 Ibid., cap. 1, p. 82.
- 13 Ibid., cap. 1, p. 160.
- 14 Ibid., cap. 1, p. 212.
- 15 Idem.
- 16 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 121.
- 17 Idem.

- 18 Ibid., p. 25.
- 19 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 468.
- 20 Ibid., cap. 2, p. 480.
- 21 Idem.
- 22 Ibid., cap. 1, p. 185.
- 23 Ibid., cap. 2, p. 500.
- 24 Ibid., cap. 2, p. 501.

24. O PAÍS DESCOBERTO

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 544.
- 2 Ibid., cap. 2, p. 545.
- 3 Idem.
- 4 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 16.
- 5 Ibid., p. 17.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 546.
- 7 Idem.
- 8 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 19.
- 9 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 561.
- 10 Ibid., cap. 2, p. 562.
- 11 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 19.
- 12 Ibid., p. 18.
- 13 Ibid., p. 19.
- 14 Ibid., p. 20.
- 15 Ibid., p. 21.
- 16 Ibid., p. 19.
- 17 Em 1978, A Ilha Henrietta – em russo, *Genriyetty Ostrov* – serviria de ponto de embarque para uma famosa expedição soviética de esqui ao Polo Norte.
- 18 Ibid., 22.
- 19 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 559.
- 20 Ibid., cap. 2, p. 560.
- 21 Esse marco de pedras permaneceria intacto por 57 anos. Em 1938, um grupo de biólogos russos ligados a um quebra-gelo soviético escalou o Cabo Melville e encontrou a caixa e o cilindro atrás de um dólmen. O cilindro fora roído por ursos polares, mas, por dentro, os registros de De Long, escritos em sua caligrafia elegante, ainda eram legíveis, embora o pergaminho estivesse deteriorado pela água. Perto dali os cientistas russos localizaram o mastro plantado por Erichsen e uma variedade de cartuchos de espingarda — sem dúvida remanescentes das caçadas de Sharvell aos mergulhões. Os objetos foram enviados a São Petersburgo.
- 22 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 22.
- 23 Ibid., p. 24.
- 24 Idem.
- 25 Idem.
- 26 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 562.
- 27 Ibid., cap. 2, p. 566.

- 28 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 25.
29 Idem.

25. NOTÍCIAS

- 1 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 9.
2 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 38.
3 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 192.
4 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 148.
5 Ibid., p. 155.
6 Ibid., p. 148.
7 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. xxi.
8 Bill McKibben, no prefácio do livro de J. Muir, *Cruise of the Corwin*, xv.
9 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. xxxviii.
10 Ibid., p. 15.
11 Ibid., p. 33.
12 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 18.
13 Ibid., p. 42.
14 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 70.
15 Ibid., p. 31.
16 Idem.
17 Ibid., p. 105.
18 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 10.
19 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 57.
20 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 10.
21 Idem.
22 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 34.
23 Idem.
24 Ibid., p. 41.
25 Ibid., p. 43.
26 Ibid., p. 49.
27 Idem.

26. GOLPES DE MORTE

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 569.
2 Ibid., cap. 2, p. 567.
3 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 36.
4 Ibid., p. 30.
5 Ibid., p. 37.
6 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 14.
7 Ibid., p. 15.

- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 636.
- 9 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 37.
- 10 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 554.
- 11 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 37.
- 12 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 572.
- 13 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 38.
- 14 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 29.
- 15 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 574.
- 16 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 28.
- 17 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 306.
- 18 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 28.
- 19 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 306.
- 20 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 623.
- 21 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 30.
- 22 Ibid., p. 31.
- 23 Ibid., p. 32.
- 24 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 43.
- 25 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 32.
- 26 Idem.
- 27 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 306.

PARTE CINCO: O FIM DA CRIAÇÃO

27. TODOS PODRES

- 1 *New York Times*, 21 de julho de 1881.
- 2 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 106.
- 3 Ibid., p. 108.
- 4 Ibid., p. 110.
- 5 Ibid., p. 86.
- 6 Ibid., p. 109.
- 7 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 22.
- 8 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 109.
- 9 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 11.
- 10 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 109.
- 11 Ibid., p. 111.
- 12 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 24.
- 13 Ibid., pp. 24-29.
- 14 Ibid., p. 31.
- 15 Idem.

28. NIL DESPERANDUM

- 1 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 43.
- 2 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 48.
- 3 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 602.
- 4 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 34.
- 5 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 600.
- 6 Ibid., cap. 2, p. 611.
- 7 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 39.
- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 601.
- 9 Ibid., cap. 2, p. 589.
- 10 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 50.
- 11 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 605.
- 12 Ibid., cap. 2, p. 638.
- 13 Ibid., cap. 2, p. 604.
- 14 Ibid., cap. 2, p. 631.
- 15 J. Ambler, "Private Journal", p. 193.
- 16 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 41.
- 17 Ibid., p. 38.
- 18 J. Ambler, "Private Journal", p. 196.
- 19 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 605.
- 20 Ibid., cap. 2, p. 641.
- 21 Idem.
- 22 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 181.
- 23 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 606.
- 24 Ibid., cap. 2, p. 611.
- 25 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 41.
- 26 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 173.

29. O CONTINENTE FANTASMA

- 1 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 83.
- 2 Ibid., p. 115.
- 3 Ibid., p. 82.
- 4 Ibid., p. 114.
- 5 Ibid., p. 128.
- 6 I. Rosse, *The First Landing*, p. 2.
- 7 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 117.
- 8 Ibid., p. 202.
- 9 I. Rosse, *The First Landing*, p. 1.
- 10 Ibid., p. 52.
- 11 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 155.
- 12 Ibid., p. 154.
- 13 Idem.
- 14 I. Rosse, *The First Landing*, p. 3.
- 15 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 178.
- 16 C. Hooper, *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, 1881*, p. 54.

- 17 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 156.
- 18 I. Rosse, *The First Landing*, p. 4.
- 19 J. Muir, *Cruise of the Corwin*, p. 165.
- 20 *Ibid.*, p. 167.
- 21 *Ibid.*, p. 221.
- 22 *Ibid.*, p. 176.
- 23 *Ibid.*, p. 177.
- 24 *Ibid.*, p. 169.
- 25 Mais tarde, Wrangel seria reivindicada pela Rússia. Até hoje o país controla a ilha desabitada como uma *zapovednik*, ou seja, uma reserva selvagem nacional, que visitei em 2012 durante uma pesquisa para a *National Geographic*. Pelo fato de ter sido a tripulação do Corwin a primeira a fincar uma bandeira na ilha, alguns grupos nos Estados Unidos insistem que Wrangel é solo americano por direito e têm pressionado arduamente para que o Departamento de Estado americano apresente a reivindicação na corte internacional.

30. UMA SEGUNDA TERRA PROMETIDA

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 601.
- 2 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 55.
- 3 J. Ambler, "Private Journal", p. 199.
- 4 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 57.
- 5 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 43.
- 6 J. Ambler, "Private Journal", p. 198.
- 7 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 175.
- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 668.
- 9 *Ibid.*, cap. 2, p. 636.
- 10 J. Ambler, "Private Journal", p. 202.
- 11 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 124.
- 12 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 623.
- 13 *Idem.*
- 14 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 42.
- 15 *Idem.*
- 16 *Ibid.*, p 43.
- 17 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 646.
- 18 J. Ambler, "Private Journal", p. 200.
- 19 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 659.
- 20 *Ibid.*, cap. 2, p. 660.
- 21 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 309.
- 22 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 667.
- 23 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 42.
- 24 *Idem.*
- 25 J. Ambler, "Private Journal", p. 197.
- 26 *Ibid.*, p. 200. Alguns registros sugerem que o dr. Ambler estava brindando ao aniversário de sua irmã, e não de sua noiva.
- 27 *Ibid.*, p. 201.

- 28 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 654.
- 29 Ibid., cap. 2, p. 651.
- 30 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 43.
- 31 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 310.
- 32 Idem.
- 33 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 661.
- 34 J. Ambler, "Private Journal", p. 202.
- 35 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 679.
- 36 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 51.

31. OITO DIAS PRECIOSOS

- 1 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 44.
- 2 Idem.
- 3 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 313.
- 4 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 690.
- 5 Ibid., cap. 2, p. 679.
- 6 Ibid., cap. 2, p. 690.
- 7 De Melville para Emma De Long, 27 de agosto de 1883, Documentos de Emma De Long.
- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 686.
- 9 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 55.
- 10 J. Ambler, "Private Journal", p. 203.
- 11 Idem.
- 12 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 313.
- 13 Ibid., p. 312.
- 14 Idem.
- 15 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 691.
- 16 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 57.
- 17 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 46.
- 18 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 692.
- 19 Ibid., cap. 2, p. 689.
- 20 Ibid., cap. 2, p. 694.
- 21 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 47.

32. O MUNDO CONHECIDO

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 1, p. 295.
- 2 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 706.
- 3 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 57.
- 4 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 47.
- 5 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 705.
- 6 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 57.
- 7 Ibid., p. 48.
- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 699.
- 9 Idem.

- 10 Idem.
- 11 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 57.
- 12 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 699.
- 13 J. Ambler, "Private Journal", p. 209.
- 14 Ibid., p. 205.
- 15 Ver L. F. Guttridge, *Icebound*, 186.
- 16 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 713.
- 17 Ibid., cap. 2, p. 714.
- 18 Ibid., cap. 2, p. 715.
- 19 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 47.
- 20 Ibid., p. 50.
- 21 J. Ambler, "Private Journal", p. 205.
- 22 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 717.
- 23 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 50.
- 24 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 719.
- 25 Idem.
- 26 Ibid., cap. 2, p. 721.
- 27 Ibid., cap. 2, p. 722.
- 28 Ibid., cap. 2, p. 723.
- 29 Ibid., cap. 2, p. 726.
- 30 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 59.
- 31 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 729.
- 32 J. Ambler, "Private Journal", p. 210.
- 33 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 741.
- 34 Ibid., cap. 2, p. 732.
- 35 Ibid., cap. 2, p. 736.
- 36 Ibid., cap. 2, p. 742.
- 37 G. Melville, *In the Lena Delta*, p.52.
- 38 Ibid., p. 56.
- 39 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 741.
- 40 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 52.
- 41 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 737.
- 42 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 63.
- 43 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 318.
- 44 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 57.
- 45 Ibid., p. 58.
- 46 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 62.
- 47 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 743.
- 48 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 59.
- 49 J. Ambler, "Private Journal", p. 208.
- 50 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 60.

33. MARES ALTOS E RANCOROSOS

- 1 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 745.
- 2 J. Ambler, "Private Journal", p. 211.

- 3 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 745.
- 4 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 60.
- 5 Idem.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 746.
- 7 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 63.
- 8 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 61.
- 9 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 49.
- 10 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 64.
- 11 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 747.
- 12 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 61.
- 13 Idem.
- 14 Ibid., p. 62.
- 15 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 66.
- 16 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 64.

PARTE SEIS: O SUSSURRO DAS ESTRELAS

34. CATORZE SORTUDOS

- 1 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 175.
- 2 J. Ambler, "Private Journal", p. 211.
- 3 Idem.
- 4 Idem.
- 5 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 802. Ver também De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 102.
- 6 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 177.
- 7 Ibid., p. 178.
- 8 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 753.
- 9 Ibid., cap. 2, p. 754.
- 10 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 179.
- 11 J. Ambler, "Private Journal", p. 212.
- 12 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 756.

35. LEMBRE-SE DE MIM EM NOVA YORK

- 1 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 298.
- 2 Depoimento de Nindemann diante do Conselho para Assuntos Navais, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 180.
- 3 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 761.
- 4 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 181.
- 5 Idem.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 763.
- 7 Idem.
- 8 Idem.
- 9 Ibid., cap. 2, p. 758.
- 10 Ibid., cap. 2, p. 765.

- 11 Idem.
- 12 Ibid., cap. 2, p. 767.
- 13 Ibid., cap. 2, p. 774.
- 14 Ibid., cap. 2, p. 769.
- 15 Ibid., cap. 2, p. 774.
- 16 J. Ambler, "Private Journal", p. 214.
- 17 Idem.
- 18 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 762.
- 19 Ibid., cap. 2, p. 772.
- 20 Idem.
- 21 J. Ambler, "Private Journal", p. 214.
- 22 Idem.
- 23 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 778.
- 24 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, 125.
- 25 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 775.
- 26 Ibid., cap. 2, p. 776.
- 27 Ibid., cap. 2, p. 784.
- 28 Ibid., cap. 2, p. 776.
- 29 Ibid., cap. 2, p. 782.
- 30 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 225.
- 31 Ibid., p. 210.
- 32 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 787.
- 33 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 190.
- 34 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 787.
- 35 J. Ambler, "Private Journal", p. 215.
- 36 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 790.
- 37 Ibid., cap. 2, p. 792.
- 38 A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 130.
- 39 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 791.
- 40 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 194.
- 41 Idem.
- 42 J. Ambler, "Private Journal", p. 215.
- 43 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 137.
- 44 J. Ambler, "Private Journal", p. 215.

36. AINDA QUE ISSO ME CUSTE MEU ÚLTIMO DÓLAR

- 1 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 72.
- 2 Ibid., p. 75.
- 3 *Chicago Tribune*, 12 de novembro de 1881.
- 4 Para ler um relato em primeira pessoa da expedição do *Rodgers* à procura do *Jeannette*, ver W. Gilder, *Ice-Pack and Tundra*.
- 5 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 80.
- 6 Ibid., p. 81.
- 7 *Newport Daily News*, 29 de julho de 1880. Primeiro torneio de tênis: ver International Tennis Hall of Fame and Museum, *Tennis and the Newport Casino*,

Charleston: Arcadia, 2011, e C. P. B. Jefferys, *Newport: A Concise History*, Newport: Newport Historical Society, 2008. Ver também Hanlon, “The Cradle of Tennis Was Meant to Be Rocky”.

8 Ver E. W. De Long, *Explorer’s Wife*, p. 199.

9 Idem.

37. PANTOMIMAS FRENÉTICAS

1 Meu relato da marcha para o sul de Nindemann e Noros provém principalmente do depoimento de Nindemann diante do Conselho para Assuntos Navais, encontrado em *Loss of the Steamer Jeannette*, pp. 196-211. Ver também De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, pp. 130-38, e G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, pp. 208-26.

2 Ver Middleton, *Going to Extremes*, p. 50.

3 Ver Riordan e Bourges, *World Weather Extremes*, p. 27.

4 Departamento de Marinha, *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 206.

5 Ibid., p. 207.

6 Ibid., p. 205.

7 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 164. Ver também *Loss of the Steamer Jeannette*, p. 211.

38. PESADELO DE HORRORES

1 A narração sobre a jornada do grupo de Melville pelo mar de Laptev em busca de segurança é baseada no longo relato *In the Lena Delta*, pp. 65-164, assim como em seu depoimento diante do Conselho para Assuntos Navais, *Loss of the Steamer Jeannette*, pp. 65-93 e do relato de Newcomb em *Our Lost Explorers*, pp. 318-31.

2 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 65.

3 Ibid., p. 71.

4 F. Fleming, *Ninety Degrees North*, p. 222.

5 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 77.

6 L. F. Guttridge, *Icebound*, p. 213.

7 G. Melville, *In the Lena Delta*, pp. 78-79.

8 Ibid., p. 81.

9 Ibid., p. 88.

10 Ibid., p. 94.

11 Ibid., p. 93.

12 Ibid., p. 143.

13 Idem.

14 Ibid., p. 113.

15 Danenhower, *Narrative of the Jeannette*, p. 87.

16 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 111.

17 Ibid., p. 129.

18 Ibid., pp. 128-29.

19 Ibid., p. 127.

- 20 A carta de Leach para a família está em De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, pp. 138-39.
- 21 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 135.
- 22 Ibid., p. 138.
- 23 Ibid., p. 143.
- 24 Ibid., p. 144.
- 25 Ibid., p. 150.
- 26 Ibid., p. 165.

39. SEMIESCURIDÃO BRANCA

- 1 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 279.
- 2 Ibid., p. 209.
- 3 Idem.
- 4 Ibid., p. 170.
- 5 Ibid., p. 172.
- 6 Ibid., p. 174.
- 7 Ibid., p. 181.
- 8 Ibid., p. 216.
- 9 Ibid., p. 189.
- 10 Ibid., p. 185.
- 11 Ibid., p. 192.
- 12 Ibid., p. 193.
- 13 Ibid., p. 228.
- 14 Ibid., p. 202.
- 15 Ibid., p. 206.
- 16 Ibid., p. 207.
- 17 Ibid., p. 198.
- 18 L. Figuier, *Earth and Sea*, p. 225.
- 19 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 220.
- 20 Ibid., p. 218.
- 21 Ibid., p. 221.
- 22 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 122.
- 23 O telegrama de Melville foi republicado integralmente em De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, pp. 84-85.
- 24 Ibid., p. 86.
- 25 Idem.

40. O APOIO DE TODA A NAÇÃO RUSSA

- 1 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 273.
- 2 Ibid., p. 274.
- 3 Ibid., p. 276.
- 4 Ibid., p. 272.
- 5 A carta de Danenhower para sua mãe foi publicada no *New York Herald* em 30 de dezembro de 1881.

- 6 Para ler um excelente depoimento sobre a improvável vida aventureira de John Ledyard ver B. Gifford, *Ledyard: In Search of the First American Explorer*.
- 7 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 145.
- 8 *Ibid.*, p. 96.
- 9 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 247.
- 10 *Ibid.*, p. 248.
- 11 *Ibid.*, p. 250.
- 12 *Ibid.*, p. 251.
- 13 *Ibid.*, p. 279.
- 14 *Ibid.*, p. 282.
- 15 *Ibid.*, p. 276.

41. OS QUE ESPERAM PELO ROMPER DA MANHÃ

- 1 O relato sobre a liderança de Melville nas buscas pelo último acampamento de De Long provém, principalmente, do livro de Melville, *In the Lena Delta*, pp. 283-331, assim como do depoimento de Melville diante do Conselho para Assuntos Navais, *Loss of the Steamer Jeannette*, pp. 145-56. Ver também depoimento de Nindemann em *Loss of the Steamer Jeannette*, pp. 217-23.
- 2 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 796.
- 3 *Idem.*
- 4 *Idem.*
- 5 J. Ambler, "Private Journal", p. 215.
- 6 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2, p. 797.
- 7 *Ibid.*, cap. 2, p. 800.
- 8 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 336.
- 9 *Ibid.*, p. 335.
- 10 *Ibid.*, p. 338.
- 11 Ver A. Hoehling, *The Jeannette Expedition*, p. 163.
- 12 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 333.
- 13 *Ibid.*, p. 335.
- 14 J. Ambler, "Private Journal", p. 216.
- 15 O telegrama de Melville foi republicado em Henry Llewellyn Williams, *History of the Adventurous Voyage*, p. 70.

42. UMA SELVAGEM ELEGIA PELO TEMPO

- 1 Meu relato sobre a homenagem de Melville a seus companheiros foi baseado em parte em minha própria viagem ao Amerika Khaya, no verão de 2012. Ver também Melville, *In the Lena Delta*, pp. 340-45; depoimento de Nindemann em *Loss of the Steamer Jeannette*, pp. 221-22; e De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, pp. 371-73.
- 2 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 372.
- 3 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 344.

Quando visitei o local do Amerika Kahya no verão de 2012, o memorial que Melville construiu ainda estava lá. Um grupo de cientistas russos recentemente reformou o local

e restaurou a grande cruz, que, em dias claros, pode ser vista do oceano Ártico.

EPÍLOGO: ENQUANTO EU TIVER UM PEDAÇO DE GELO NO QUAL PISAR

- 1 A descrição da chegada de Melville a Nova York foi baseada principalmente nas matérias do *New York Herald* de 14 de setembro de 1882.
- 2 G. Melville, *In the Lena Delta*, p. 412.
- 3 Idem.
- 4 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 398.
- 5 *New York Herald*, 14 de setembro de 1882.
- 6 Idem.
- 7 Idem.
- 8 Ver L. F. Guttridge, *Icebound*, pp. 264-65.
- 9 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 220.
- 10 G. W. De Long, *The Voyage of the Jeannette*, cap. 2 , p. 869.
- 11 De Melville para Emma De Long, 24 de agosto de 1882, Documentos de Emma De Long.
- 12 E. W. De Long, *Explorer's Wife*, p. 225.
- 13 De Long e Newcomb, *Our Lost Explorers*, p. 476.
- 14 Ibid., pp. 476-77.

BIBLIOGRAFIA SELECIONADA

JORNAIS, DIÁRIOS DE BORDO E PUBLICAÇÕES OFICIAIS DO GOVERNO SOBRE A EXPEDIÇÃO DO JEANNETTE

AMBLER, James Markham. "The Private Journal of James Markham Ambler, M. D., Passed Assistant Surgeon, United States Navy, and the Medical Officer of the Arctic Exploring Steamer *Jeannette*". *United States naval Medical Bulletin*, Navy Department Bureau of Medicine and Surgery, vol. 11, Washington: Government Printing Office, jan. 1917.

DANENHOWER, John Wilson. *Lieutenant Danenhower's Narrative of the Jeannette*. Boston: James R. Osgood and Company, 1882.

DE LONG, George Washington. *The voyage of the Jeannette: The Ship and Ice Journals of Georg W. De Long, Lieutenant-Commander U.S.N. and Commander of the Polar Expedition*, editado por Emma De Long, 2 vols., Boston: Houghton, Mifflin, 1883-84.

HARBER, Giles. *Report of the Lieut. Giles B. Harber, U.S.N., of His Search for the Missing People of the Jeannette Expedition, etc.* Washington, DC: Government Printing Office, 1884.

Jeannette Inquiry. Before the Committee on Naval Affairs of the United States House of Representatives, Forty-eight Congress. Washington, DC: Government Printing Office, 1884.

Loss of the Steamer Jeannette: Record of the Proceedings of a Court of Inquiry Convened at the Navy Department, 1882. Washington, DC: Government Printing Office, 1882.

DOCUMENTOS PESSOAIS, DE ARQUIVOS E DE MUSEUS

Biblioteca da Dartmouth College, Hanover, NH. Documentos de George Wallace Melville, 1881-82, incluindo seu Diário no Ártico.

Arquivo Nacional, Washington, DC. Documentos oficiais da Marinha dos Estados Unidos sobre a Expedição de Exploração do Ártico USS *Jeannette*, Coleção de Registros Navais, grupos de registros 24, 43 e 45.

Arquivo Nacional em São Francisco, San Bruno, CA. Cartas enviadas ao Bureau of Steam Engineering sobre os equipamentos do USS *Jeannette*.

Documentos pessoais de Emma Wotton De Long. Inclui: fotografias, correspondências e manuscritos. Cedidos ao autor pela herdeira de Emma, Katharine De Long.

Rutgers University, New Brunswick, NJ, Documentos de Thomas Alva Edison.

Thomas Edison National Historic Park, West Orange, NJ.

United States Naval Academy Museum, Annapolis, Maryland. Coleção de documentos da família De Long e de objetos da Expedição *Jeannette*.

Biblioteca de Pesquisa da Universidade de Erfurt Gotha, Gotha, Alemanha. Correspondência de August Heinrich Petermann, Perthes Collection.

Vallejo Naval and Historical Museum, Vallejo, CA. Coleção de documentos sobre a reconstrução e reforma do USS *Jeannette*.

PANFIETOS E MONOGRAFIAS

Annual Report of the Superintendent of the United States Coast and Geodetic Survey, vol. 15, 1883.

BENT, Silas. *An Address Delivered Before the St. Louis Mercantile Library Association, January 6th, 1872, upon the Thermal Paths to the Pole, Currents of the Ocean, and the Influences of the Latter upon the Climates of the World*. St. Louis: R. P. Studley Co., 1872.

Geographical Society of the Pacific. *An Examination into the Genuineness of the Jeannette Relics: one Evidence of Currents in the Polar Regions*. São Francisco: John Partridge, Printer and Publisher, 1896.

HOOVER, Calvin. *Report of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin, in the Arctic Ocean, 1880*. Washington, DC: Government Printing Office, 1881.

_____. *Report of the Cruise of the U.S. Revenue Steamer Thomas Corwin in the Arctic Ocean, 1881*. Washington, DC: Government Printing Office, 1884.

HOOVER, Samuel. *Occasional Papers of the California Academy of Sciences: The Discovery of Wrangel Island*. São Francisco: Academy, 1956.

KNORR, E. R. *Papers on the Eastern and Northern Extensions of the Gulf Stream*. Washington, DC: Government Printing Office, 1871.

MELVILLE, George. "Remarks on Polar Expedition". *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 36, 29 de outubro de 1897, pp. 454-61.

NELSON, Edward W. *Report upon Natural History Collections Made in Alaska Between the Years 1877 and 1881*. Washington, DC: Government Printing Office, 1887.

PETERMANN, August H. *The Search for Franklin: A Suggestion Submitted to the British Public*. Londres: Longman, Brown, Green e Longmans, 1852.

ROSSE, Irving C. *The First Landing on Wrangel Island — with Some Remarks on the Northern Inhabitants*. New York: 1883. Reprint, Lexington, KY: Filiquarian Publishing, 2012.

ARQUIVOS DE JORNAIS CONSULTADOS

Chicago Tribune

Daily Alta California

Newport Daily News
New-York Commercial Advertiser
The New York Herald
The New York Times
The Philadelphia Enquirer
The Philadelphia Public Ledger
The San Francisco Call
San Francisco Chronicle
The Times (Londres)
The Vallejo Evening Chronicle

ARTIGOS

HANLON, John. "The Cradle of Tennis Was Meant to Be Rocky". *Sports Illustrated*, 2 set. 1968.

HORCH, Frank. "Photographs and Printings by William Bradford". *American Art Journal*, ano V, nº 2, nov. 1973, pp. 61-70.

HOUSTON, Robert B., Jr. "If It Had Been God's Will: Dr. James M. M. Ambler and the *Jeannette* Expedition". *Virginia Cavalcade*, ver. 1986, pp. 16-29.

KILKENNY, Anna-Marie Amy: "Life and Scenery in the Far North: William Bradford's 1885 Lecture to the American Geographical Society". *American Art Journal*, ano 26, nº 1-2, 1994, pp. 106-8.

LAMB, Julia, "The Commodore' Enjoyed Life — but N.Y. Society Winced". *Smithsonian*, set. 1978, pp. 132-40.

MAURY, T. B. "The Gateway to the Pole". *Putnam's Monthly Magazine*, nov. 1869.

TAMMIKSAAR, E., N. G. Sukhova e I. R. Stone. "Hypothesis Versus Fact: August Petermann and Polar Research". *Arctic*, v. 52, nº 3, set. 1999, pp. 237-44.

LIVROS

ALBANOV, Valerian. *In the Land of White Death: An Epic Story of Survival in the Siberian Arctic*. Nova York: The Modern Library, 2000.

ANDERSON, Alun. *After the Ice: Life, Death, and Geopolitics in the New Arctic*. Nova York: HarperCollins Publishers, 2009.

BALDWIN, Hanson. *Admiral Death: Twelve Adventures of Men Against the Sea*. Nova York: Simon and Schuster, 1939.

BANCROFT, Hubert Howe. *The Works of Hubert Howe Bancroft, Volume XXXIII: History of Alaska, 1730-1885*. São Francisco: A.L. Bancroft & Company, 1886.

BERENS, S. L. e John E. Read. *Nansen in the Frozen World*. Chicago: National Publishing Co., 1897.

BERTON, Pierre. *Prisoners of the North*. Nova York: Carroll & Graf, 2004.

- BOCKSTOCE, John R. *Whales, Ice, & Men: The History of Whaling in the Western Arctic*. Seattle: University of Washington Press, 1986.
- BORNEMAN, Walter R. *Alaska: Saga of a Bold Land*. Nova York: HarperCollins, 2003.
- BRANDT, Anthony. *The Man Who Ate His Boots: The Tragic History of the Search for the Northwest Passage*. Nova York: Alfred A. Knopf, 2010.
- CANE, André. *Hôtes James Gordon Bennett: Hôte Prestigieux et Fantastique de la Côte d'Azur*. Saint-Paul-de-Vence: Bernard de Gourcez, 1981.
- _____. *James Gordon Bennett*. Saint-Paul-de-Vence: Bernard de Gourcez, 1937.
- CARLSON, Oliver. *The Man Who Made News: James Gordon Bennett*. Nova York: Duell, Sloan and Pearce, 1942.
- CASWELL, John Edwards. *Arctic Frontiers: United States Explorations in the Far North*. Norman, OK: University of Oklahoma Press, 1956.
- CHERRY-GARRARD, Apsley. *The Worst Journey in the World*. Nova York: Penguin Classics, 2005.
- CLARKE, Arthur C. *Voice Across the Sea*. Nova York: Harper & Row, 1959.
- CROCKETT, Albert Stevens. *When James Gordon Bennett Was Caliph of Bagdad*. Nova York, Funk & Wagnalls, 1926.
- DE LONG, Emma Wotton. *Explorer's Wife*. Nova York: Dodd, Mead, 1938.
- DE LONG, George W. e Raymond Lee Newcomb. *Our Lost Explorers: The Narrative of the Jeannette Arctic Expedition as Related by the Survivors*. Hartford: American Publishing Company, 1882.
- DE LONG, Thomas A. *The De Longs of New York and Brooklyn*. Connecticut: Sasco Associates, 1972.
- DI DUCA, Marc. *Lake Baikal: Siberia's Great Lake*. Chalfont St. Peter: Bradt Travel Guides, 2010.
- DI ROBILANT, Andrea. *Irresistible North: From Venice to Greenland on the Trail of the Zen Brothers*. Nova York: Alfred A. Knopf, 2011.
- DOLIN, Eric Jay. *Leviathan: The History of Whaling in America*. Nova York: W.W. Norton, 2007.
- DOWDESWELL, Julian e Michael Hambrey. *Islands of the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
- ELLBERG, Edward. *Hell on Ice: The Saga of the Jeannette*. Connecticut: Flat Hammock, 1938.
- EMERSON, Charles. *The Future History of the Arctic*. Nova York: PublicAffairs, 2010.
- ESPENHORST, Jurgen. *Petermann's Planet: A Guide to German Hand-atlases And Their Siblings Throughout the World, 1800-1950*. Schwerte: Pangaea Verlag, 2003.
- FELSCH, Philipp. *Wie August Petermann: Den Nordpol Erfand*. Suécia: Sammlung Luchterhand, 2010.
- FIGUIER, Luis. *Earth and Sea*. Londres: T. Nelson and Sons, 1870.

- FISKE, Stephen. *Off-Hand Portraits of Prominent New Yorkers*. Nova York: Arno Press, 1884.
- FLAUBERT, Gustave. *The Letters of Gustave Flaubert, 1830-1857*. V. 1. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1980.
- FLEMING, Fergus. *Barrow's Boys: A Stirring Story of Daring, Fortitude, and Outright Lunacy*. Nova York: Grove, 2001.
- _____. *Ninety Degrees North: The Quest for the North Pole*. Nova York: Grove, 2001.
- FRAZIER, Ian. *Travels in Siberia*. Nova York: Farrar, Straus and Giroux, 2010.
- FROST, Orcutt. *Bering: the Russian Discovery of America*. New Haven: Yale University Press, 2003.
- GIFFORD, Bill. *Ledyard: In Search of the First American Explorer*. Nova York: Harcourt, 2007.
- GILDER, William Henry. *Ice-Pack and Tundra: An Account of the Search for the Jeannette and a Sledge Journey Through Siberia*. Nova York: Charles Scribner's Sons, 1888.
- GORDON, John Steele. *A Thread Across the Ocean: The Heroic Story of the Transatlantic Cable*. Nova York: Perennial, 2002.
- GRAY, Edward G. *The Making of John Ledyard: Empire and Ambition in the Life of an Early American Traveler*. New Haven: Yale University Press, 2007.
- GUSEWELLE, C.W. *A Great Current Running: The U.S. — Russian Lena River Expedition*. Kansas City: Lowell Press, 1994.
- GUTTRIDGE, Leonard F. *Ghosts of Cape Sabine: The Harrowing True Story of the Greely Expedition*. Nova York: G. P. Putnam's Sons, 2000.
- _____. *Icebound: The Jeannette Expedition's Quest for the North Pole*. Annapolis: Naval Institute Press, 1986.
- HAMILTON, Richard F. *President McKinley, War and Empire*. New Burnswick, NJ: Transaction Publishers, 2007.
- HARVEY, Miles. *The Island of Lost Maps: A True Story of Cartographic Crime*. Nova York: Random House, 2000.
- HEARN, Chester G. *Navy, an Illustrated History*. Londres: Zenith Press, 2007.
- _____. *Tracks in the Sea: Matthew Fontaine Maury and the Mapping of the Oceans*. Nova York: International Marine/ McGraw-Hill, 2002.
- HEUGLIN, M. Theodor von, e August Heinrich Petermann. *Reisen Nach dem Nordpolarmeer in den Jahren 1870 und 1871. In (drei) Theilen und Einem Wissenschaftlichen Anhang*. Com prefácio de August Petermann. Braunfdjweig: Drud un Berlag von George Wejtermann, 1872.
- HOEHLING, A. A. *The Jeannette Expedition: An Ill-Fated Journey to the Arctic*. Nova York: Abelard-Schuman, 1967.
- HOLLAND, Clive. *Farthest North: Endurance and Adventure in the Quest for the North Pole*. Londres: Robinson, 1994.

- HUDSON, Frederic. *Journalism in the United States: From 1690 to 1872*. New York: Harper & Brothers, Publishers, 1873.
- JEFFERYS, C. P. B. *Newport: A Concise History*. Newport: Newport Historical Society, 2008.
- KALMAN, Bobbie e Ken Faris. *Arctic Whales & Whaling*. Nova York: Crabtree, 1988.
- KARSTEN, Peter. *The Naval Aristocracy: The Golden Age of Annapolis and the Emergence of Modern American Navalism*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2008.
- KENNAN, George. *Siberia and the Exile System*. 2 vols. Nova York: The Century Co., 1891.
- _____. *Tent Life in Siberia: An Incredible Account of Siberian Adventure, Travel, and Survival*. Nova York: Skyhorse, 2007.
- KISH, George. *North-east passage: Adolf Erik Nordenskiöld — His Life and Times*. Amsterdã: Nico Israel, 1973.
- KOLBERT, Elizabeth, ed. *The Arctic: An Anthology*. Londres: Granta, 2008.
- _____. ed. *The Ends of the Earth: An Anthology of the Finest Writing on the Arctic*. Nova York: Bloomsbury, 2007.
- _____. *Field Notes from a Catastrophe: Man, Nature, and Climate Change*. Nova York: Bloomsbury, 2006.
- LANEY, Al. *Paris Herald: The Incredible Newspaper*. Nova York: D. Appleton-Century Company, 1947.
- LANSING, Alfred. *Endurance: Shackleton's Incredible Voyage*. Nova York: Carroll & Graf, 1959.
- LARSON, Edward J. *An Empire of Ice*. New Haven: Yale University Press, 2011.
- LECANU, Gerald. *Memoire en Images: Le Havre*. Saint-Cyr-sur-Loire: Alan-Sutton, 1995.
- LESSARD, Suzannah. *The Architect of Desire: Beauty and Danger in the Stanford White Family*. Nova York: The Dial Press, 1996.
- LINDER, Chris. *Science on Ice: Four Polar Expeditions*. Chicago: The University of Chicago Press, 2011.
- LITTLEPAGE, Dean. *Steller's Island: Adventures of a Pioneer Naturalist in Alaska*. Seattle: The Mountaineers, 2006.
- LOOMIS, Chauncey C. *Weird Tragic Shores: The Story of Charles Francis Hall, Explorer*. Nova York: Alfred A. Knopf, 1971.
- LOPEZ, Barry. *Arctic Dreams: Imagination and Desire in a Northern Landscape*. Nova York: Bantam, 1986.
- LOT, Arnold S. *A Long Line of Ships: Mare Island's Century of Naval Activity in California*. Annapolis, Maryland: United States Naval Institute, 1954.
- LOURIE, Peter. *Whaling Season: A Year in the Life of an Arctic Whale Scientist*. Nova York: Houghton Mifflin Books for Children, 2009.

MARKHAM, Albert Hastings. *The Life of Sir Clements R. Markham*. Londres: Murray, 1917.

MATTHIESSEN, Peter. *Baikal: Sacred Sea of Siberia*. São Francisco: Sierra Club Books, 1992.

MAURY, Matthew Fontaine. *The Physical Geography of the Sea*. Nova York: Harper & Brothers, 1856.

MCGHEE, Robert. *The Last Imaginary Place: A Human History of the Arctic World*. Nova York: Oxford University Press, 2005.

MCGINNISS, Joe. *Going to Extremes*. Nova York: Alfred A. Knopf, 1980.

MCGOONAN, Ken. *Fatal Passage*. Nova York: Carroll & Graf, 2001.

_____. *Race to the Polar Sea: The Heroic Adventures of Elisha Kent Kane*. Berkeley: Counterpoint, 2008.

MELVILLE, George. *In the Lena Delta*. Londres: Longmans, Green and Co., 1885.

MIDDLETON, Nick. *Going to Extremes*, Londres: Channel 4 Books, 2001.

MILLARD, Candice. *The Destiny of the Republic: A Tale of Medicine, Madness & the Murder of a President*. Nova York: Doubleday, 2011.

MORRIS, James McGrath. *Pulitzer: A Life in Politics, Print, and Power*. Nova York: HarperCollins, 2010.

MOWAT, Farley. *The Polar Passion*. Salt Lake City: Peregrine Smith Books, 1973.

_____. *The Siberians*. Nova York: Bantam Books, 1970.

MUIR, John. *The Cruise of the Corwin*. Nova York: Houghton Mifflin, 2000.

MURPHY, David Thomas. *German Exploration of the Polar World: A History, 1870-1940*. Lincoln: University of Nebraska Press, 2002.

NANSEN, Fridtjof. *Farthest North: The Incredible Three-Year Voyage to the Frozen Latitudes of the North*. Nova York: The Modern Library, 1999.

_____. *The First Crossing of Greenland*. Londres: Birlinn, 1902.

NICHOLS, Peter. *Final Voyage*. Nova York: G.P. Putnam's Sons, 2009.

NIVEN, Jennifer. *Ada Blackjack: A True Story of Survival in the Arctic*. Nova York: Hyperion, 2003.

_____. *The Ice Master: The Doomed 1913 Voyage of the Karluk*. New York: Hyperion, 2000.

NOBLE, Dennis L. e Truman R. Strobridge. *Captain "Hell Roaring" Mike Healy: From American Slave to Arctic Hero*. Tallahassee: University Press of Florida, 2009.

NORDENSKIÖLD, Adolf Erik. *The Voyage of the Vega Round Asia and Europe*. Nova York: Macmillan and Co., 1882.

NOURSE, J. E. *American Explorations in the Ice Zones*. Boston: D Lothrop Company, 1884.

O'CONNOR, Richard. *The Scandalous Mr. Bennett*. Nova York: Doubleday, 1962.

OVSYANIKOV, Nikita. *Polar Bears: Living with the White Bear*. Hong Kong: Voyageur, 1996.

- PARRY, Richard. *Trial by Ice: The True Story of Murder and Survival on the 1871 Polaris Expedition*. Nova York: Ballantine, 2001.
- PERRY, Richard. *The Jeannette, and a Complete and Authentic Narrative Encyclopedia of All Voyages and Expeditions to the North Polar Regions*. São Francisco: A. Roman, 1883.
- PETERMANN, August Heinrich e Thomas Milner. *The Atlas of Physical Geography*. Londres: Wm S. Orr and Co, 1850.
- PHILBRICK, Nathaniel. *In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex*. Nova York: Penguin Books, 2000.
- _____. *Sea of Glory: America's Voyage of Discovery. The U.S. Exploring Expedition*. Nova York: Penguin Books, 2003.
- POE, Edgar Allan. *Arthur Gordon Pym and Related Tales*. Nova York: Oxford University Press, 1994.
- POTTER, Russell A. *Arctic Spectacles: The Frozen North in Visual Culture, 1818-1875*. Seattle: University of Washington Press, 2007.
- RAWICZ, Slavomir. *The Long Walk*. Guilford, CT: Lyons Press, 2010.
- RIORDAN, Pauline e Paul Bourget. *World Weather Extremes*. Fort Belvoit, VA: U.S. Corps of Army Engineers, Engineer Topography Laboratories, 1985.
- ROBERTSON, Charles L. *The "International Herald Tribune": The First Hundred Years*. Nova York: Columbia University Press, 1987.
- ROBINSON, Michael F. *The Coldest Crucible: Arctic Exploration and American Culture*. Chicago: University of Chicago Press, 2006.
- SACHS, Aaron. *The Humboldt Current: Nineteenth-Century Exploration and the Roots of American Environmentalism*. Nova York: Penguin, 2006.
- SALE, Richard. *The Scramble for the Arctic: Ownership, Exploitation and Conflict in the Far North*. Londres: Frances Lincoln, 2009.
- SANTE, Luc. *Low Life: Lures and Snares of Old New York*. Nova York: Farrar, Straus and Giroux, 1991.
- SEITZ, Don C. *The James Gordon Bennetts: Father and Son*. New York: Bobbs-Merrill, 1928.
- SMITS, Jan. *Petermann's Maps: Carto-bibliography of the Maps in "Petermann's Geographische Mitteilungen", 1855-1945*. Goy-Houten, Hes & De Graaf, 2004.
- SMYTH, W. H. *The Sailor's Word-Book*. Londres: Conway Maritime, 1991.
- STEELE, Peter. *The Man who Mapped the Arctic*. Vancouver, BC: Raincoast, 2003.
- STEFANSSON, Vilhjalmur. *The Adventure of Wrangel Island*. Nova York: Macmillan, 1925.
- STILL, William N. Jr. *American Sea Power in the Old World: The United States Navy in European and Near Eastern Waters, 1865-1917*. Westport, CT: Greenwood, 1980.
- STROSS, Randall. *The Wizard of Menlo Park: How Thomas Alva Edison Invented the Modern World*. Nova York: Three Rivers, 2007.

- TAYLER, Jeffrey. *River of No Reprieve: Descending Siberia's Waterway of Exile, Death, and Destiny*. Nova York: Mariner Books/Houghton Mifflin, 2006.
- Thomas Edison: Life of an Electrifying Man*. Minneapolis: Filiquarian Publishing, 2008.
- THUBRON, Colin. *In Siberia*. Nova York: HarperCollins, 1999.
- TOLL, Ian W. *Six Frigates: The Epic History of the Founding of the U.S. Navy*. Nova York: Norton, 2006.
- TYSON, Capt. George E. *Arctic Experiences: Aboard the Doomed Polaris Expedition and Six Months Adrift on an Ice-Floe*. Nova York: Harper Brothers, 1874. Reimpressão, Nova York: Cooper Square Press: 2002
- VIDAL, Gore. *1876: A Novel*. Nova York: Random House, 1876.
- WHEELER, Sara. *The Magnetic North: Notes from the Arctic Circle*. Nova York: Farrar, Straus and Giroux, 2011.
- WILLIAMS, Glyn. *Arctic Labyrinth: The Quest for the Northwest Passage*. Nova York: Allen Lane, 2009.
- WILLIAMS, Henry Llewellyn. *History of the Adventurous Voyage and Terrible Shipwreck of the U.S. Steamer Jeannette, in the Polar Seas*. Nova York: A. T. B. De Witt, 1882.
- WORSTER, Donald. *A Passion for Nature: The Life of John Muir*. Nova York: Oxford University Press, 2008.
- YOUNG, Allen. *Cruise of the Pandora. Extracts from the Private Journal Kept by Allen Young, Commander of the Expedition*. Londres: Wm. Clowes & Sons, 1876.
- YOUNG, Sir. Allen William. *The Two Voyages of the Pandora in 1875 and 1876*. Londres: Edward Stanford, 1879.



James Gordon Bennet Jr.

**A Shocking Sabbath Carnival of
Death.**

SAVAGE BRUTES AT LARGE.

**Awful Combats Between the
Beasts and Citizens.**

THE KILLED AND WOUNDED,

**Gen. Duryee's Magnificent
Police Tactics.**

BRAVERY AND PANIC

**How the Catastrophe was Brought
About—Affrighting Incidents.**

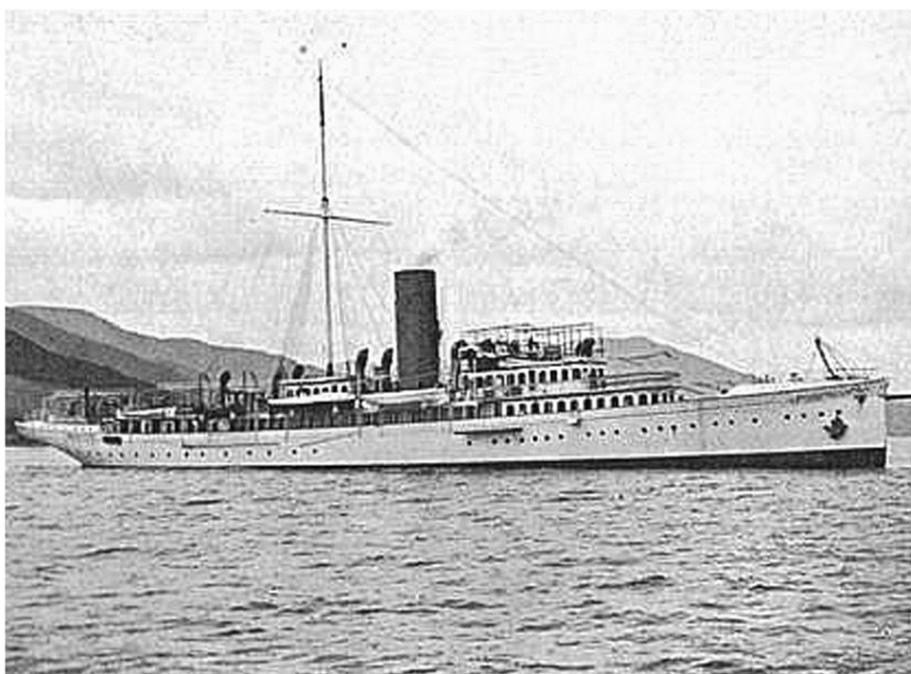
PROCLAMATION BY THE MAYOR.

**Gov. Dix Shoots the Bengal
Tiger in the Street.**

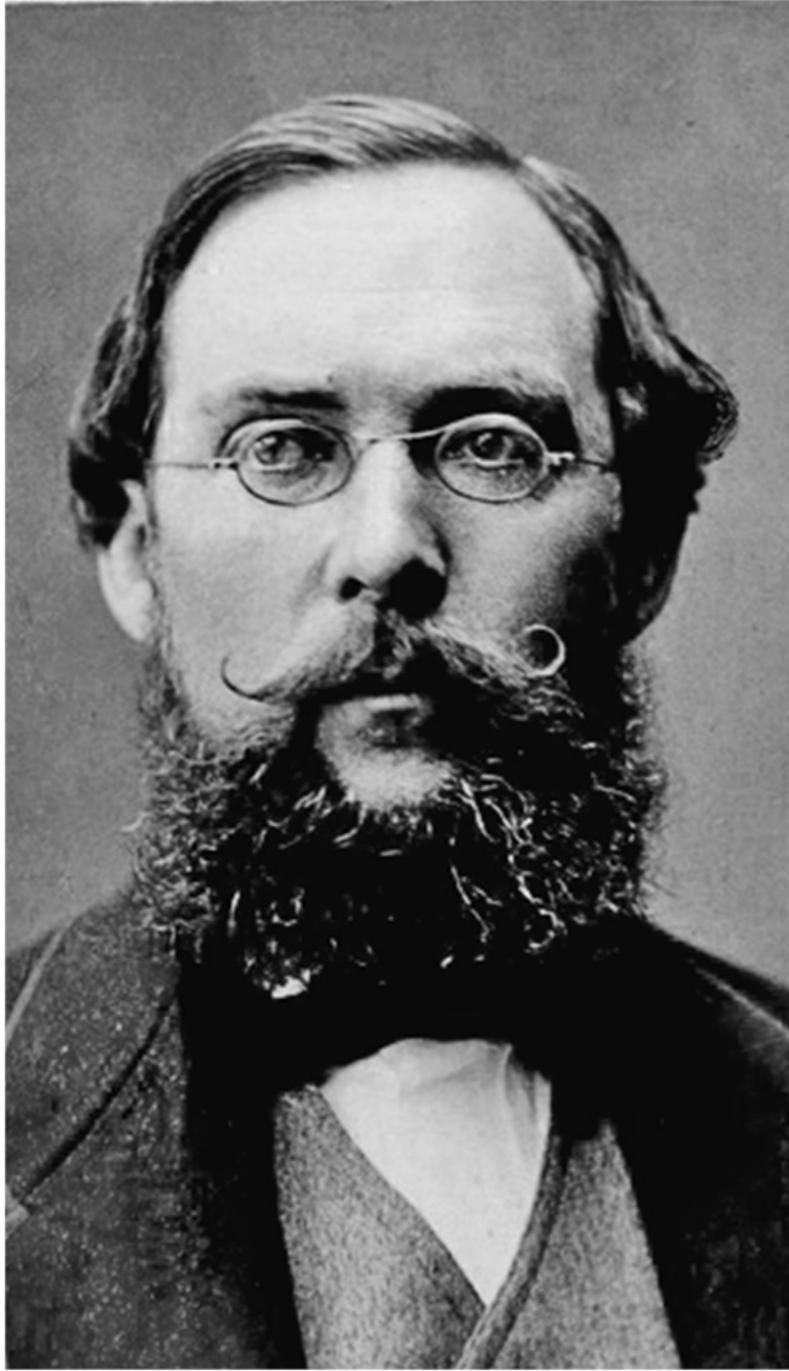
CONSTERNATION IN THE CITY.

Another Sunday of horror has been added to those already memorable in our city annals. The sad and appalling catastrophe of yesterday is a further illustration of the unforeseen perils to which large communities are exposed. Writing even at a late hour, without full details of the terrors of the evening and night, and with a necessarily incomplete list of the killed and mutilated, we may pause for a moment in the widespread sorrow of the hour to cast a hasty glance over what will be felt as a great calamity for many years. Few of the millions

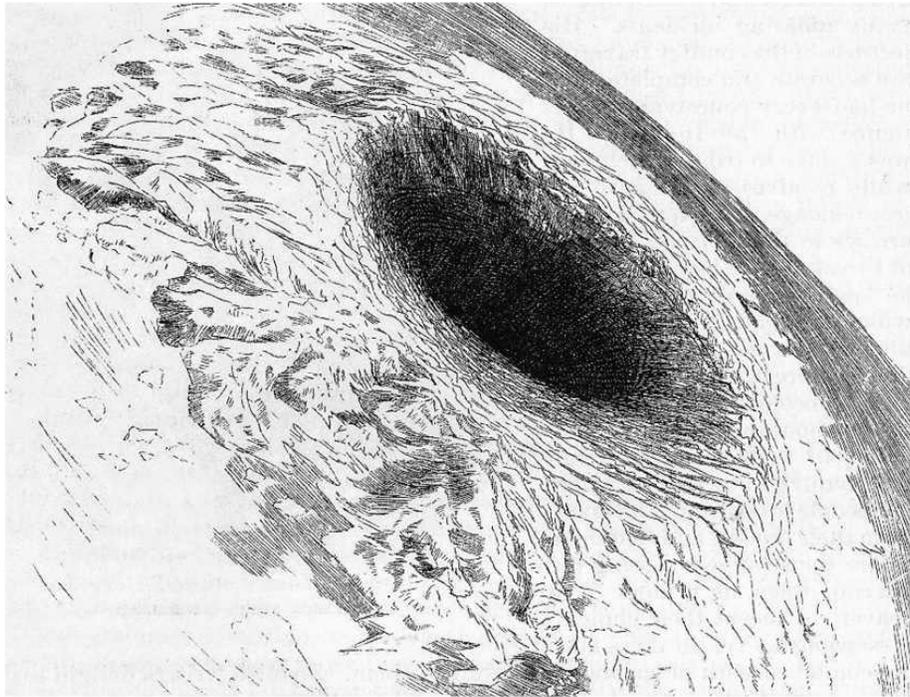
A manchete da Fraude dos Animais Selvagens, no *The New York Herald*, 9 de novembro de 1874.



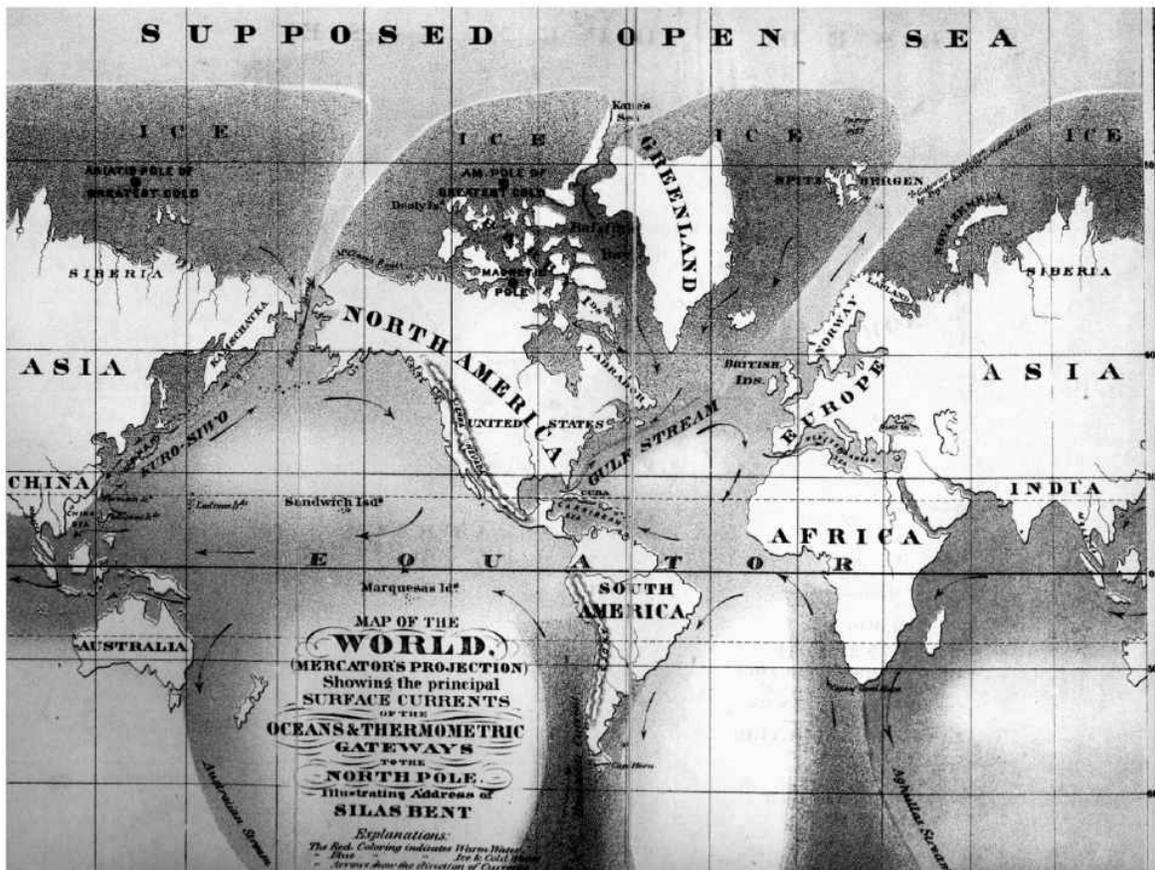
O Lysistrata, um dos muitos iates de Bennett.



Dr. August Petermann.



Representação artística da teoria da Terra oca, de John Cleves Symme.



Os "Portais Termométricos" para o Polo, como imaginados por Silas Bent em 1872.



George De Long.



Emma De Long.



A filha deles, Sylvie.



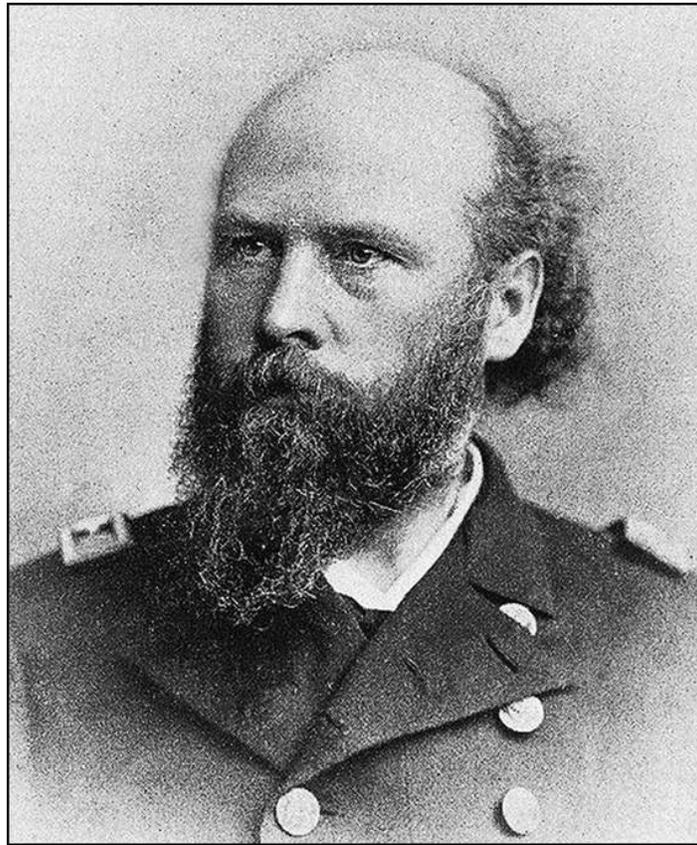
Charles Chipp, imediato.



Dr. James Ambler, médico de bordo.



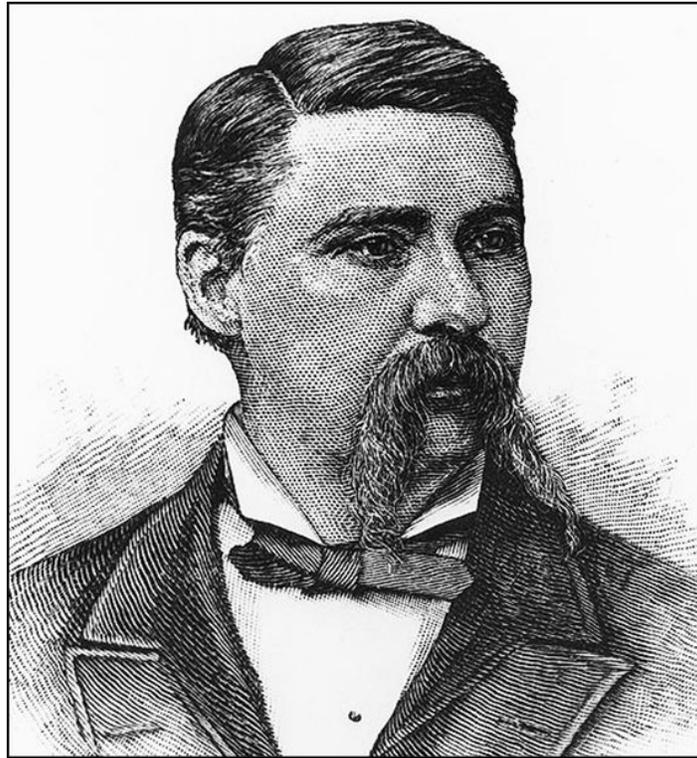
Tenente George De Long, comandante da expedição.



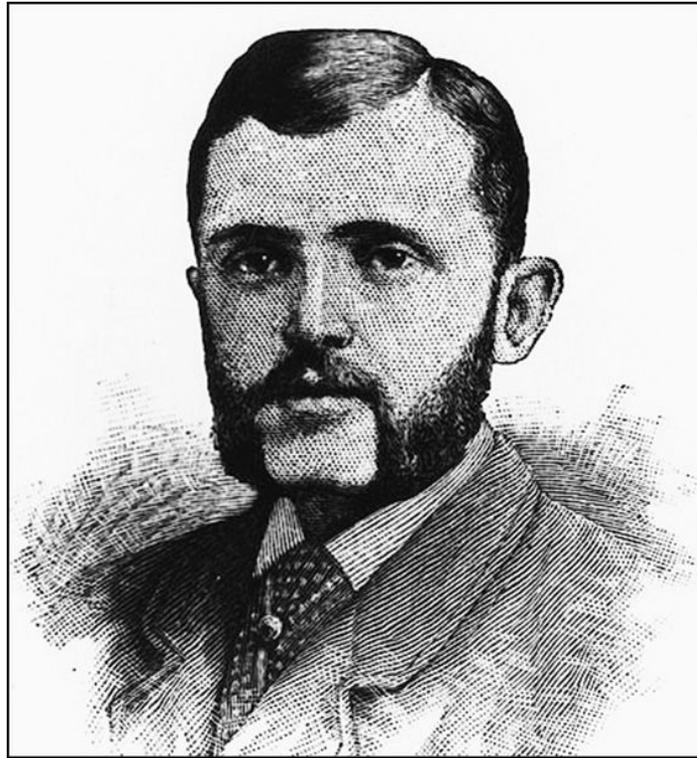
George Melville, engenheiro.



John Danenhower, navegador.



Jerome Collins, meteorologista e correspondente do *The New York Herald*.



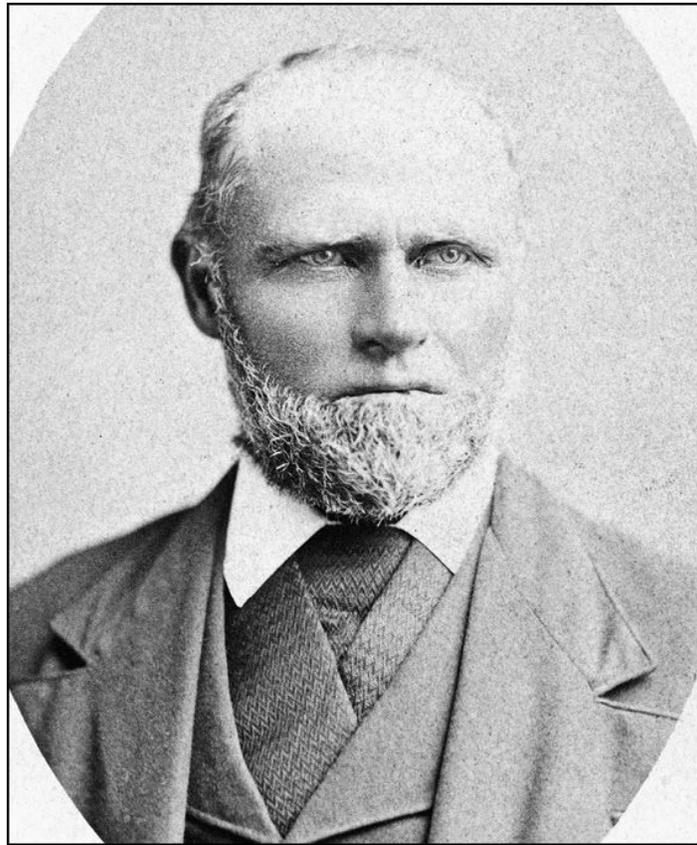
Raymond Newcomb, naturalista.



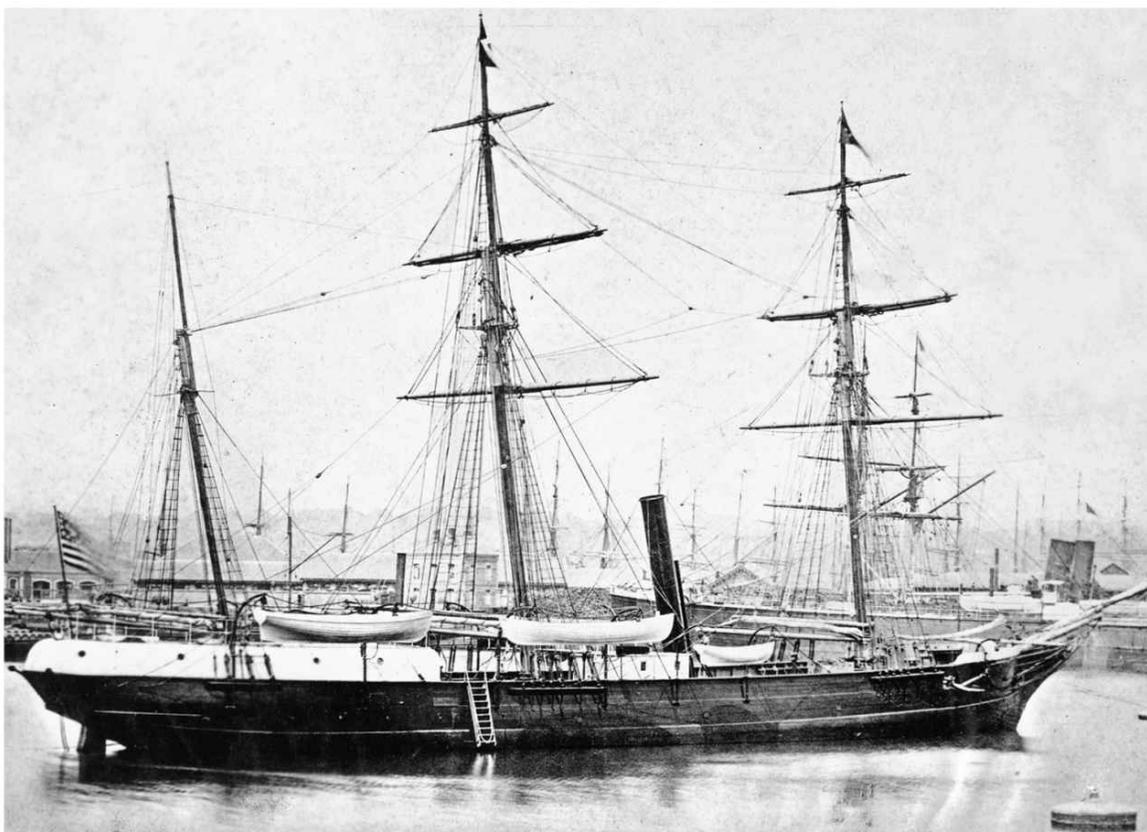
O Jeannette, então chamado Pandora, fotografado na Groenlândia em meados dos anos 1870.



William Nindermann, contramestre.



William Dunbar, piloto de gelo.



O Jeannette em Le Havre, na França, em 1878, logo antes de partir para São Francisco.



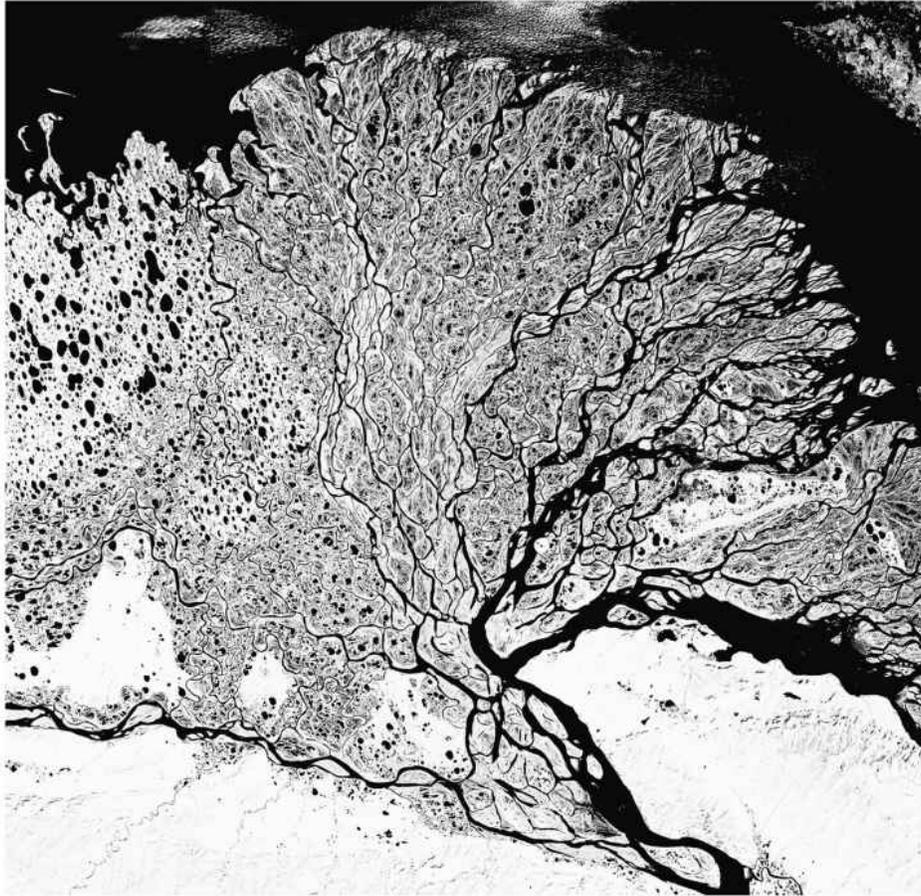
O naufrágio do Jeannette, pintado pelo artista francês George Louis Poilleux-Saint-Age.



De Long e seus homens avançando sobre o gelo.



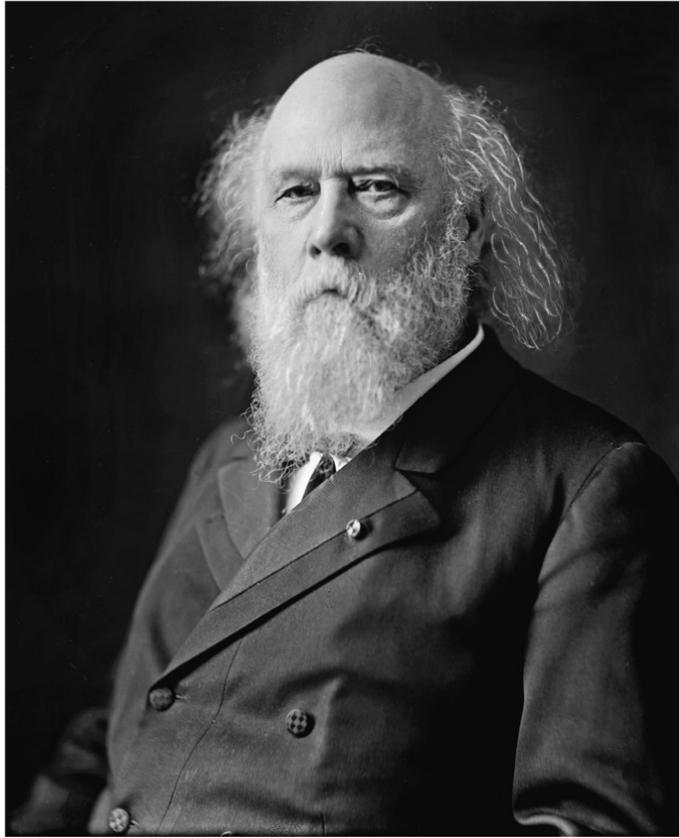
Após alcançarem mar aberto.



Delta do Lena, na Sibéria, em imagem de satélite, em 2000.



Alguns dos tripulantes do Jeannette posam para uma foto em Yakutsk, Sibéria, em Dezembro de 1881.



Contra-almirante George Melville, em foto de 1910.



Monumento ao Jeannette no cemitério da Academia Naval dos Estados Unidos, Annapolis, Maryland.

CRÉDITOS DAS FOTOGRAFIAS

[Retrato de James Gordon Bennett Jr.](#) Coleção de fotografias. Biblioteca Pública de Nova York. Fundação Astor, Lenox e Tilden.

[Manchete da Fraude dos Animais Selvagens.](#) *New York Herald*. Arquivos de Jornais da Universidade de Stanford University.

[late de Bennett.](#) Fotografia cedida por Peter Stewart. Manual do construtor. <http://www.clydesite.co.uk/clydebuilt/viewship.asp?id=10784>

[Dr. August Petermann.](#) Documentos de Emma De Long.

[Representação artística da teoria da Terra oca,](#) de John Cleves Symme. Documentos de Emma De Long.

[Os “Portais Termométricos” para o Polo,](#) como imaginados por Silas Bent. National Oceanic and Atmospheric Administration.

[George De Long.](#) Documentos de Emma De Long.

[Emma De Long.](#) Documentos de Emma De Long.

[Sylvie De Long.](#) Documentos de Emma De Long.

[Charles Chipp,](#) U.S. Naval Historical Center.

[Dr. James Ambler.](#) Documentos de Emma De Long.

[Tenente George De Long.](#) U. S. Naval Historical Center.

[George Melville.](#) U. S. Naval Historical Center.

[John Danenhower.](#) U. S. Naval Historical Center.

[Jerome Collins.](#) U. S. Naval Historical Center.

[Raymond Newcomb.](#) U.S. Naval Historical Center.

[O Jeannette, então chamado Pandora.](#) U.S. Naval Academy Museum.

[William Nindemann.](#) U.S. Naval Historical Center.

[William Dunbar.](#) Documentos de Emma De Long.

[O Jeannette em La Havre.](#) U. S. Naval Historical Center.

[O naufrágio do Jeannette,](#) de George Louis Poilleux-Saint-Ange. Alexandre Antique Prints.

[Retirada pelo gelo.](#) Gravura. U.S. Naval Historical Center.

[Cúter.](#) Gravura. U.S. Naval Historical Center.

[Delta do Lena.](#) United States Geological Survey.

[Parte da tripulação em Yakutsk.](#) U.S. Naval Institute.

[Contra-almirante George Melville.](#) Wikimedia Commons.

[Monumento ao Jeannette.](#) U. S. Naval Historical Center.

SOBRE O AUTOR



© Gary Oakley

HAMPTON SIDES nasceu em Memphis, no Tennessee, Estados Unidos. Formado pela Universidade de Yale, é editor da revista *Outside* e contribui frequentemente para a *National Geographic*. Por seu trabalho como jornalista, foi indicado duas vezes ao National Magazine Awards. Além de *No reino do gelo*, publicou outros quatro livros, todos obras de não ficção sobre aventuras em guerras ou relatos de expedições, que se tornaram best-sellers. Casado e pai de três filhos, Hampton divide seu tempo entre o Novo México, onde mora com a família, e o Colorado, onde é professor de narrativa de não ficção na Colorado College.

LEIA TAMBÉM



A última viagem do Lusitânia
Erik Larsson



O regresso
Michael Punke



Catástrofe
Max Hastings



Inferno: O mundo em guerra
Max Hastings