

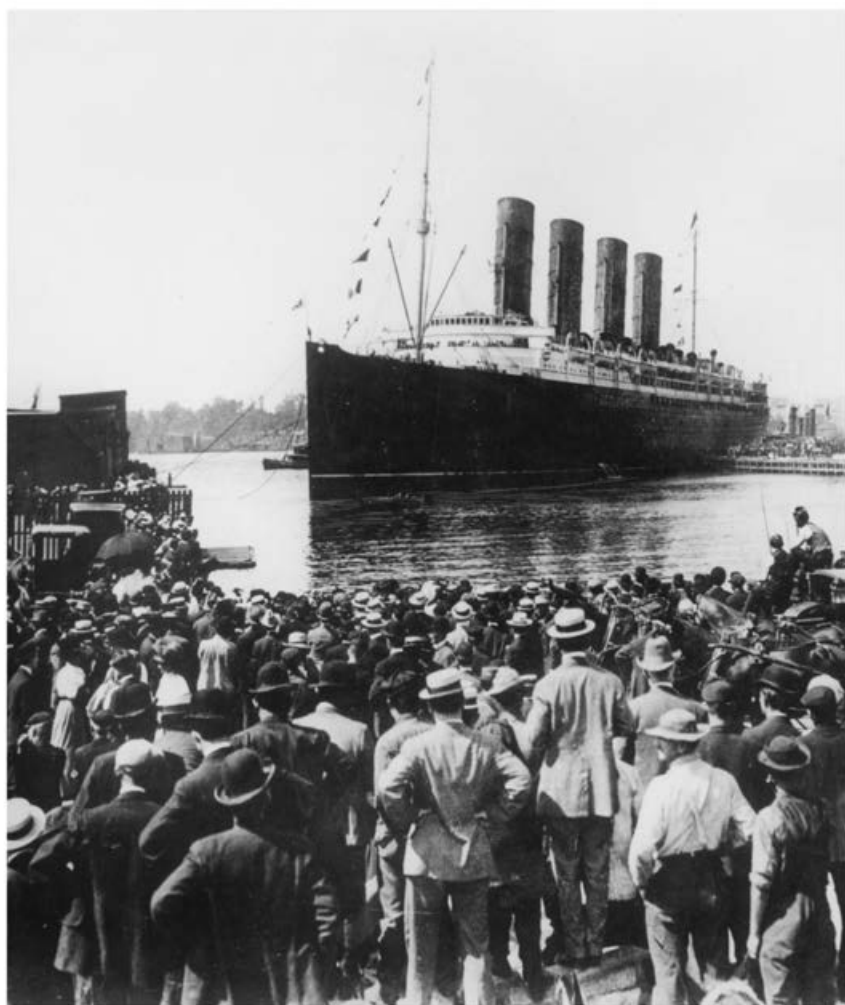
A ÚLTIMA VIAGEM DO LUSITANIA



ERIK
LARSON

autor de No jardim das feras

A última viagem
do Lusitania



A última viagem do Lusitania

ERIK LARSON

Tradução de Berilo Vargas



Copyright © 2015 by Erik Larson

TÍTULO ORIGINAL:
Dead Wake: The Last Crossing of the Lusitania

PREPARAÇÃO
Lilian Braga

REVISÃO
Nina Lua
Ulisses Teixeira

PROJETO GRÁFICO
Lauren Dong

MAPAS
Jeffrey L. Ward

FRONTISPÍCIO
Mary Evans/Epic/Tallandier

DIAGRAMAÇÃO
Renata Monnerat

DESIGN DE CAPA
Darren Haggart

IMAGEM DE CAPA
Stefano Oppo/Getty Images

ADAPTAÇÃO DE CAPA
Julio Moreira

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

L344u

Larson, Erik
A última viagem do Lusitania / Erik Larson ; tradução Berilo
Vargas. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Intrínseca, 2015.
432 p. ; 23 cm.

Tradução de: Dead wake: the last crossing of the Lusitania
ISBN 978-85-8057-850-8

1. Lusitania (Navio a vapor) 2. Guerra Mundial, 1914-1918. 3.
Guerra Mundial, 1914-1918 - Operações navais alemãs. 4. Naufrágio.
I. Título.

15-25750

CDD: 940
CDU: 94(4)

[2015]

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 Chris, Kristen, Lauren e Erin
(e Molly e Ralphie, ausentes, mas não esquecidos)*

SUMÁRIO

GARIMPANDO O SUSPENSE 9

UMA PALAVRA DO CAPITÃO 13

PARTE I "MALDITOS MACACOS" 17

PARTE II CORDA DE PULAR E CAVIAR 143

PARTE III RASTRO MORTAL 225

PARTE IV A ALMA NEGRA 255

PARTE V O MAR DE SEGREDOS 323

EPÍLOGO 353

FONTES E AGRADECIMENTOS 362

NOTAS 367

BIBLIOGRAFIA 413

ÍNDICE 420

GRÃ-BRETANHA E ARREDORES, 1914



GARIMPANDO O SUSPENSE

(Nota para o leitor)

COMECEI A LER sobre o Lusitania por capricho, seguindo minha estratégia de passar o tempo entre a produção de um livro e outro lendo de forma voraz e promíscua. O que descobri me encantou e horrorizou. Eu achava que sabia tudo que havia para se saber sobre o incidente, mas, como acontece com frequência quando me aprofundo na pesquisa de um assunto, logo percebi que estava errado. Acima de tudo, descobri que, sepultada sob os confusos detalhes do episódio — em certo sentido, deliberadamente confusos —, havia esta coisa muito simples e gratificante: uma *ótima* história.

Mas acrescento logo, como sempre, que esta é uma obra de não ficção. Tudo que aparece entre aspas vem de um relato biográfico, de cartas, de telegramas ou de outros documentos históricos. Meu objetivo foi tentar organizar os muitos pontos de suspense da vida real e — isso mesmo — de romance que caracterizaram o episódio do *Lusitania*, de uma forma que permitisse aos leitores vivenciá-los como as pessoas que passaram pela experiência na época (embora os mais sensíveis talvez prefiram pular os pormenores de uma autópsia que aparece mais adiante na narrativa).

Seja como for, apresento-lhes agora a saga do Lusitania e as inumeráveis forças, grandes e penosamente pequenas, que convergiram naquele lindo dia de maio de 1915 para produzir uma tragédia em escala monumental, cujo verdadeiro caráter e significado há muito se perderam nas brumas da história.

ERIK LARSON
SEATTLE

UMA PALAVRA SOBRE A HORA: *Para evitar confundir a mim e aos leitores, converti a hora submarina alemã para o horário de Greenwich. Com isso, uma anotação do diário de guerra do Kptlt. Walther Schwieger referente às três da tarde se torna aqui duas da tarde.*

NOTA SOBRE O ALMIRANTADO DA GRÃ-BRETANHA: *É importante ter em mente que o mais alto oficial do Almirantado era o “primeiro lorde”, que servia como uma espécie de diretor executivo; seu vice era o “primeiro lorde do Mar”, o diretor de operações, encarregado das operações navais do dia a dia.*

Os capitães devem se lembrar de que, embora se espere que usem de toda diligência para assegurar uma viagem rápida, *não devem correr um risco que possa resultar em qualquer acidente com a embarcação. Jamais devem esquecer que a segurança das vidas e das propriedades confiadas a seus cuidados é o princípio regente que deve governá-los ao singrarem seus navios, e nenhuma suposição de ganhos para a jornada ou economia de tempo na viagem deve ser considerada ante o risco de um acidente.*

“REGRAS A SEREM OBSERVADAS NO SERVIÇO À COMPANHIA”,
CUNARD STEAM-SHIP COMPANY LIMITED,
MARÇO DE 1913.



Primeiro deve-se considerar a segurança do U-boat.

ALMIRANTE REINHARD SCHEER,
Germany's High Sea Fleet in the World War, 1919

UMA PALAVRA DO CAPITÃO

NA NOITE DE 6 DE MAIO DE 1915, quando seu navio se aproximava da costa da Irlanda, o capitão William Thomas Turner saiu do passadiço e foi ao saguão da primeira classe, onde passageiros assistiam a um concerto e concurso de talentos, atividades costumeiras nas travessias da Cunard. O salão era grande e aquecido, com painéis de mogno, tapetes verdes e amarelos e duas lareiras de mais de quatro metros de altura nas paredes da frente e dos fundos. Em geral Turner evitava comparecer a eventos dessa natureza a bordo do navio, pois tinha aversão às obrigações sociais de capitão, mas aquela não era uma noite comum, e ele tinha notícias a dar.

Já havia uma boa dose de tensão no local, apesar das cantorias, do piano e dos desajeitados truques de mágica, e a tensão ficou mais pronunciada quando Turner se adiantou para falar durante o intervalo. Sua presença teve o perverso efeito de confirmar tudo o que os passageiros temiam desde a partida de Nova York, assim como a chegada de um padre tende a murchar o sorriso alegre de uma enfermeira.

A intenção de Turner, porém, era tranquilizar. Sua aparência ajudava. Com o físico de um armário, ele era a personificação da força sossegada. Tinha olhos azuis e um sorriso suave, e o cabelo grisalho — Turner tinha 58 anos — transmitia sabedoria e experiência, assim como o simples fato de ser um capitão da Cunard. Em conformidade com a prática da companhia de fazer um rodízio de capitães entre os navios, era a terceira vez que ele comandava o Lusitania, e a primeira em tempo de guerra.

Turner disse à plateia que no dia seguinte, sexta-feira, 7 de maio, o navio ingressaria nas águas da costa meridional da Irlanda, que ficavam dentro da “zona de guerra” designada pela Alemanha. Em si, aquilo não era novidade. Na manhã em que o navio partiu de Nova York, surgira uma notícia na seção de transporte marítimo dos jornais nova-iorquinos. Publicada pela embaixada da Alemanha em Washington, ela lembrava aos leitores a existência da zona de guerra e advertia que “navios com a bandeira da Grã-Bretanha, ou de qualquer aliado dela, são passíveis de destruição” e quem viajava nessas embarcações “o faz por sua conta e risco”.¹ Embora a advertência não citasse um nome em particular, a interpretação geral foi a de que se aplicava ao navio de Turner, o *Lusitania*, e, de fato, em pelo menos um jornal importante, o *New York World*, a notícia apareceu perto do anúncio da Cunard sobre a embarcação. Desde então, tudo que os passageiros faziam era “pensar, sonhar, dormir e comer submarinos”,² de acordo com Oliver Bernard, cenógrafo que viajava na primeira classe.

Turner então revelou à plateia que no começo da noite o navio tinha recebido um aviso por telegrama sobre recentes atividades de submarinos na costa irlandesa. Mas assegurou a todos que não era razão para ficarem alarmados.³

Vindo de outro homem, aquilo poderia parecer um paliativo infundado, mas Turner acreditava nas próprias palavras. Duvidava da ameaça representada por submarinos alemães, sobretudo quando se tratava daquele navio, um dos grandes “galgos” transatlânticos, assim denominados por causa da velocidade que podiam alcançar. Seus superiores na Cunard partilhavam de seu ceticismo. O administrador da empresa em Nova York divulgou uma resposta oficial à advertência alemã: “A verdade é que o *Lusitania* é o navio mais seguro que existe no mar. É rápido demais para qualquer submarino. Nenhum navio alemão pode alcançá-lo ou chegar perto dele.”⁴ A experiência pessoal de Turner dizia o mesmo: em duas ocasiões anteriores, quando era capitão de outro navio, ele deparara com o que se supunha serem submarinos e se livrara deles mandando avançar a todo vapor.⁵

*Além da tradução literal, “submarine” também pode ser uma forma de se referir a um sanduíche. (*N. do E.*)

Sobre esses incidentes, ele nada contou à plateia. A garantia que ofereceu foi de outro tipo: ao entrar na zona de guerra no dia seguinte, a segurança do navio estaria aos cuidados da Marinha Real.

Deu boa noite aos ouvintes e voltou para o passadiço. O concurso de talentos prosseguiu. Alguns passageiros dormiram de roupa e tudo na sala de jantar, com medo de ficarem presos abaixo do convés, em seus camarotes, em caso de ataque. Um viajante especialmente ansioso, um vendedor de tapetes grego, pôs o colete e entrou num barco salva-vidas para passar a noite. Outro, um comerciante de Nova York chamado Isaac Lehmann, reconfortou-se um pouco com o revólver que sempre levava consigo e que, mais cedo do que seria de esperar, lhe traria certa dose de fama e infâmia.

Com quase todas as luzes apagadas e todas as persianas e cortinas fechadas, o grande transatlântico avançava no mar, às vezes em meio a um nevoeiro, às vezes sob um rendilhado de estrelas. Mas mesmo no escuro, ao luar e no nevoeiro, o navio se destacava. À uma da manhã de sexta-feira, 7 de maio, os oficiais de um navio que seguia para Nova York avistaram o Lusitania e o reconheceram de imediato, quando passou a pouco mais de três quilômetros de distância. “Dava para ver o vulto das quatro chaminés”, disse o capitão, Thomas M. Taylor. “Era o único navio com quatro chaminés.”⁶

Inconfundível e invulnerável, uma aldeia de aço flutuante, o Lusitania planava na noite como uma gigantesca sombra negra projetada sobre o mar.

PARTE I

“MALDITOS MACACOS”

LUSITANIA

O VELHO MARUJO

A FUMAÇA DOS NAVIOS E AS EXALAÇÕES DO RIO DEIXAVAM UMA névoa que obscurecia o mundo e fazia o grande transatlântico parecer ainda maior, menos um produto do esforço humano do que um paredão escarpado erguendo-se na planície. O casco era negro; gaivotas passavam voando em barras diagonais brancas, lindas, bem antes de serem os objetos de horror em que se transformariam, mais tarde, para o homem de pé no passadiço do navio, sete andares acima do cais. O transatlântico foi conduzido, de proa, para um espaço no Píer 54, no Hudson, na altura da extremidade ocidental da rua Catorze, em Manhattan, numa fileira de quatro ancoradouros operados pela Cunard Steam-Ship Company, de Liverpool, Inglaterra. Das duas passarelas que se projetavam da ponta de comando, suas “asas”, o capitão podia ver bem o que se passava ao longo de todo o comprimento do casco, e era ali que ele estava em pé no sábado, 1º de maio de 1915, poucos dias antes de o navio partir para mais uma travessia do Atlântico.

Apesar da guerra na Europa, já em seu décimo mês — mais tempo do que qualquer pessoa achava que fosse durar —, todas as passagens tinham sido vendidas, e o navio deveria transportar quase duas mil pessoas, ou “almas”, sendo 1.265 passageiros, entre eles uma proporção inesperadamente alta de crianças e bebês.¹ Era, de acordo com o jornal *The New York Times*, o maior número de viajantes com destino à Europa num único navio desde o início do ano.² Quando carregado

no limite máximo, com tripulação, passageiros, bagagens, provisões e cargas, ele pesava, ou deslocava, mais de 44 mil toneladas e era capaz de sustentar uma velocidade máxima de mais de 25 nós, quase cinquenta quilômetros por hora. Com muitos navios de passageiros retirados de circulação ou adaptados para uso militar, esses números faziam do Lusitania o mais rápido navio civil em operação. Apenas contratorpedeiros e encouraçados a óleo da classe Queen Elizabeth eram mais rápidos. O fato de que um navio daquele tamanho alcançasse tal velocidade era tido como um dos milagres da era moderna. Durante uma viagem experimental — de circum-navegação da Irlanda em julho de 1907 —, um passageiro de Rhode Island tentou capturar o sentido mais amplo do navio e seu lugar no novo século. “O Lusitania”, disse ele ao *Cunard Daily Bulletin*, publicado a bordo do transatlântico, “é em si o epítome perfeito de tudo o que o homem sabe, descobriu ou inventou até este momento”.³

O jornal informou que os passageiros tinham feito “um voto de censura” contra a Cunard, “por duas flagrantes omissões no navio. Não havia uma área designada para caçar perdizes ou uma floresta de veados a bordo”.⁴ Um passageiro comentou que, se houvesse necessidade de uma nova arca de Noé, ele pularia a parte sobre construir o barco e apenas fretaria o Lusitania, “pois calculo que haja espaço nele para abrigar pares de todos os animais existentes e mais ainda”.⁵

O *Bulletin* reservou o último parágrafo para debochar da Alemanha, afirmando que o navio tinha acabado de receber a notícia de que o próprio cáiser Wilhelm passara um telegrama para todos os construtores navais: “Por favor me forneçam sem demora uma dúzia — dúzia de padeiro — de Lusitanias.”⁶

Desde o início, o transatlântico se tornou motivo de orgulho e afeição nacionais. Seguindo o costume da Cunard de batizar seus navios com nomes de terras antigas, a companhia tinha escolhido Lusitania em homenagem à província romana na Península Ibérica que ocupava mais ou menos a região onde hoje fica Portugal. “Os habitantes eram guerreiros, e os romanos tiveram grande dificuldade para conquistá-los”, diz um memorando nos arquivos da Cunard sobre a escolha do nome.⁷ “Eles viviam, de modo geral, da pilhagem e tinham maneiras rudes e incultas.” Popularmente, o nome foi abreviado para “Lucy”.

O navio nada tinha de rude ou inculto. Quando o Lusitania partiu do porto de Liverpool em sua primeira viagem transatlântica, em 1907, cerca de cem mil espectadores se reuniram em vários pontos do rio Mersey para vê-lo zarpar, muitos cantando “Rule, Britannia!”⁸ e agitando lenços. O passageiro C. R. Minnitt, em carta escrita a bordo, disse à esposa que tinha subido ao convés mais alto e ficado perto de uma das quatro imensas chaminés para captar melhor o momento. “Você não faz ideia do tamanho dele até subir ao topo e sentir-se como se estivesse na Catedral de Lincoln”, escreveu Minnitt. “Estive em partes da primeira classe e, de fato, é impossível descrever, de tão lindo que é.”⁹

A beleza do navio ocultava sua complexidade. Desde o início, ele exigiu muita atenção. Em seu primeiro inverno, toda a marcenaria do escritório comum, da sala de jantar da primeira classe e de vários corredores começou a encolher e precisou ser reconstruída. O excesso de vibração obrigou a Cunard a tirar o navio de circulação para que braçadeiras extras fossem instaladas. Havia sempre alguma coisa quebrando ou sofrendo avaria. Um forno de cozinha explodiu, ferindo um tripulante. Era preciso descascar e limpar as caldeiras o tempo todo. Em travessias durante o inverno, canos congelavam e rompiam. As lâmpadas do navio queimavam com uma frequência alarmante.¹⁰ Não era um probleminha qualquer: o Lusitania tinha seis mil lâmpadas.

O navio resistiu. Era rápido, confortável e querido e, no fim de abril de 1915, tinha completado 201 travessias do Atlântico.

Durante os preparativos para a partida no sábado, 1º de maio, muita coisa precisou ser feita com rapidez e eficiência, e o capitão William Thomas Turner primava por essas virtudes. Dentro do império da Cunard, ninguém melhor do que ele para cuidar de navios grandes. Quando, em um revezamento, servira como capitão do Aquitania, também da Cunard, Turner conquistara certa fama em sua chegada a Nova York por deslizar o navio para o ancoradouro e acomodá-lo em apenas dezenove minutos. Detinha o recorde das viagens de ida e volta, conquistado em dezembro de 1910, quando, como capitão do Mauretania, navio-irmão do Lusitania, pilotou-o para Nova York e voltou em apenas catorze dias. A Cunard o recompensou com uma Salva de Prata. O capitão achou-a

“muito gratificante”, mas também surpreendente. “Não esperava qualquer reconhecimento pelo papel que desempenhei”, escreveu ele, numa carta de agradecimento. “Todos nós a bordo apenas procuramos cumprir nosso dever, a despeito da circunstância.”¹¹

Complexo, minucioso e confuso, esse processo de preparação do Lusitania envolvia uma boa dose de trabalho físico mascarado pela graça exterior do navio. Quem olhasse do cais via apenas beleza numa escala monumental, enquanto do outro lado homens se enegreciam de poeira jogando pazadas de carvão — 5.690 toneladas ao todo — para dentro do navio por aberturas do casco chamadas de “bolsas laterais”. O navio queimava carvão o tempo todo. Mesmo quando parado no porto, consumia 140 toneladas por dia para manter as fornalhas aquecidas e as caldeiras desobstruídas e para fornecer eletricidade do gerador do navio para as lâmpadas elétricas, os elevadores e, muito importante, o transmissor de Marconi, cuja antena se estendia entre os dois mastros. Quando o Lusitania estava viajando, seu apetite por carvão era gigantesco. Seus trezentos foguistas, estivadores e bombeiros — cem homens por turno — jogavam mil toneladas de carvão por dia nas 192 fornalhas para aquecer as 25 caldeiras e gerar vapor superaquecido que girava as imensas turbinas das máquinas.¹² Os homens eram chamados de “turma negra”, referência não à cor da pele, mas ao pó de carvão que os cobria da cabeça aos pés. As caldeiras ocupavam o convés inferior do navio e eram gigantescas, como locomotivas sem rodas, cada uma com 6,7 metros de comprimento e 5,5 de diâmetro. Exigiam a máxima atenção o tempo todo, pois, quando pressurizadas por completo, cada uma estocava energia explosiva suficiente para partir em dois um navio pequeno. Cinquenta anos antes, a explosão de caldeiras provocara o maior desastre marítimo da história dos Estados Unidos — a destruição do Sultana, barco a vapor do Mississippi, a um custo de 1.800 vidas.

A despeito das medidas tomadas pela tripulação, o fato é que o pó de carvão migrava para toda parte, por baixo das portas das cabines, por buracos de fechadura e por gaiutas de escotilha, obrigando comissários de bordo a percorrer o navio de pano na mão limpando corrimãos, maçanetas, mesas, cadeiras de convés, pratos, painéis e qualquer superfície sujeita à acumulação de fuligem. O pó em si já

representava um perigo. Em determinadas concentrações, era altamente explosivo e levantava a possibilidade de um cataclismo dentro do casco da embarcação. Por isso, a Cunard proibia os tripulantes de subirem a bordo levando fósforos que acendem em qualquer superfície e fornecia-lhes, em troca, um tipo mais seguro, que só pegava fogo quando riscado em superfícies quimicamente tratadas na parte de fora da caixa.¹³ A ordem era denunciar ao capitão Turner quando qualquer um fosse apanhado com os fósforos proibidos.

O navio foi construído para ser rápido. Era produto de petulância e ansiedade, num momento (1903) em que a Grã-Bretanha temia estar perdendo a corrida pelo domínio da indústria de navios de passageiros. Nos Estados Unidos, J. P. Morgan adquiria linhas de transporte marítimo na esperança de estabelecer um monopólio; na Europa, a Alemanha tinha conseguido construir os transatlânticos mais velozes do mundo, recebendo, portanto, a “Blue Riband”, concedida ao transatlântico que atravessasse o oceano em menos tempo. Em 1903, os navios alemães detinham a Riband havia seis anos, para perene humilhação da Grã-Bretanha. Com a honra do império e o futuro da Cunard em jogo, o governo britânico e a empresa firmaram um acordo único. O Almirantado emprestaria à Cunard até 2,4 milhões de libras esterlinas, ou quase 2 bilhões de dólares em valores atuais, a juros de apenas 2,75% para a companhia construir dois transatlânticos gigantes — o Lusitania e o Mauretania. Em troca, porém, a Cunard teve de fazer algumas concessões.

Em primeiro lugar, o Almirantado exigia que o Lusitania fosse capaz de manter uma velocidade média no Atlântico de pelo menos 24,5 nós. Nas primeiras experiências, ele atingiu 26 nós. Havia outras condições, mais problemáticas. O Almirantado exigia também que os dois navios fossem construídos de tal maneira que, em caso de guerra, pudessem ser equipados de imediato com artilharia naval para servirem como “cruzadores armados auxiliares”. O Almirantado chegou ao ponto de orientar os construtores do Lusitania a instalarem nos conveses suportes, ou “anéis de apoio”, capazes de acomodar uma dúzia de canhões de grande porte. Além disso, o casco do Lusitania deveria ser projetado de acordo com especificações para encouraçados, o que exigia o uso de depósitos de carvão “longitudinais” — basicamente,

túneis ao longo dos dois lados do casco para armazenar o carvão do navio e acelerar sua distribuição entre as salas das caldeiras. Naquela época, quando a guerra naval ocorria na linha de flutuação ou acima dela, isso era considerado inteligente em termos de design de navio de guerra. Para os construtores navais, o carvão era uma espécie de blindagem, e os depósitos longitudinais asseguravam uma camada adicional de proteção. Uma revista de engenharia naval declarou, em 1907, que o carvão desses depósitos limitaria o grau de penetração das bombas inimigas e, com isso, “neutralizaria, tanto quanto possível, o efeito do fogo inimigo na linha de flutuação”.¹⁴

Quando a guerra começou, o Almirantado, exercendo direitos assegurados por seu acordo com a Cunard, apossou-se do Lusitania, mas logo concluiu que ele não seria eficaz como cruzador armado, porque a voracidade do consumo de carvão o tornava caro demais para operar em condições de batalha. O Almirantado manteve o controle do Mauretania para conversão em transporte de tropas, função para a qual seu tamanho e sua velocidade eram adequados, mas devolveu o Lusitania à Cunard para uso comercial. Os canhões nunca foram instalados, e só um passageiro muito astuto seria capaz de perceber os anéis de suporte incrustados no material do convés.¹⁵

O Lusitania continuou sendo um navio de passageiros, mas com casco de encouraçado.

RIGOROSO COM OS detalhes e com a disciplina, o capitão Turner descrevia-se como um “marujo antiquado”. Nascera em 1856, na era da navegação e do império. O pai tinha sido capitão, mas esperava que o filho optasse por um caminho diferente e ingressasse na igreja. Turner não quis ser um “enganador do diabo”,¹⁶ como dizia, e aos oito anos conseguiu obter permissão dos pais para ir ao mar. Buscava aventuras, e encontrou-as em abundância. Primeiro serviu como camareiro num veleiro, o Grasmere, que encalhou na Irlanda do Norte numa noite clara e enluarada. Turner nadou até a praia. Todos os demais tripulantes e passageiros a bordo foram resgatados, embora um bebê tenha morrido de bronquite. “Fosse durante uma tempestade”, escreveu um passageiro, “acredito que nenhuma alma poderia ter sido salva”.¹⁷

Turner passou de um navio para outro e, a certa altura, serviu sob o comando do pai, a bordo de um veleiro de pano redondo. “Eu era o homem mais rápido nos mastros a bordo de um veleiro”, disse Turner.¹⁸ Suas aventuras continuaram. Como segundo imediato de um clíper, o Thuderbolt, foi jogado ao mar por uma onda. Estava pescando quando a onda veio. Um colega o viu cair e atirou-lhe uma boia salva-vidas, mas Turner flutuou mais de uma hora entre tubarões que o cercavam antes que o navio pudesse voltar à posição onde ele estava. Turner ingressou na Cunard em 4 de outubro de 1877, com salário mensal de cinco libras esterlinas, e duas semanas depois partiu como segundo piloto do Cherbourg, seu primeiro navio a vapor. Mais uma vez se mostrou um marinheiro de coragem e agilidade inusitadas. Certo dia, o Cherbourg, saindo do porto de Liverpool em denso nevoeiro, abalroou um pequeno barco, que afundou. Quatro tripulantes e um prático de porto se afogaram. O Cherbourg enviou um grupo de socorro, do qual Turner fazia parte, que tirou um tripulante e um menino do cordame.

Turner serviu como segundo piloto em dois outros navios da Cunard, mas se demitiu em 28 de junho de 1880, ao saber que a companhia jamais promovia a capitão um homem que não tivesse sido arrais de um navio antes de ingressar. Turner conquistou suas credenciais, obteve o certificado de arrais e se tornou capitão de um clíper, e, nesse meio-tempo, teve outra oportunidade de demonstrar coragem. Em fevereiro de 1883, um adolescente de catorze anos caiu de uma doca no porto de Liverpool, em águas tão gélidas que poderiam matar um homem em questão de minutos. Turner era um nadador vigoroso numa época em que a maioria dos marinheiros ainda não via razão para aprender a nadar — o que segundo eles só serviria para prolongar o sofrimento. Turner pulou para socorrer o rapaz. A Liverpool Shipwreck and Humane Society lhe deu uma medalha de prata por heroísmo. Naquele mesmo ano, ele reingressou na Cunard e casou com uma prima, Alice Hitching. Tiveram dois filhos, o primeiro, Percy, em 1885, e o segundo, Norman, oito anos depois.

Mesmo como arrais de navio com diploma, o progresso de Turner dentro da Cunard foi lento. A demora, de acordo com seu melhor e mais antigo amigo, George Ball, causava-lhe grande frustração, mas, ainda segundo Ball, “nunca, em momento algum, ele descuidou de

sua devoção ao dever, nem vacilou na lealdade que sempre teve para com seu navio e seu capitão”.¹⁹ Ao longo das duas décadas seguintes, Turner abriu caminho na companhia, passando de segundo piloto para imediato, através de dezoito postos diferentes, até que, em 19 de março de 1903, a Cunard enfim lhe deu um barco para comandar. Turner tornou-se comandante de um pequeno navio a vapor, o *Aleppo*, que servia os portos do Mediterrâneo.

A vida doméstica, no entanto, não ia tão bem. A mulher o largou, levando os meninos com ela para a Austrália. As irmãs de Turner contrataram uma jovem, Mabel Every, para cuidar dele. A srta. Every e Turner viviam perto um do outro, num subúrbio de Liverpool chamado *Great Crosby*. De início ela servira de governanta, mas com o tempo se tornou mais como uma companheira. Via um lado de Turner que seus oficiais e tripulantes não conheciam. Ele adorava fumar cachimbo e contar histórias. Amava cães e gatos e tinha fascinação por abelhas. Gostava de rir. “Nos navios, era muito rigoroso com a disciplina”, escreveu a srta. Every, “mas em casa era um homem muito bom e alegre, amigo das crianças e dos animais”.²⁰

APESAR DA TRISTEZA que lhe toldava a vida pessoal, sua carreira ganhou impulso. Depois de dois anos no *Aleppo*, foi comandar o *Carpathia*, navio que, mais tarde, em abril de 1912, sob o comando de outro capitão, ficaria famoso por resgatar sobreviventes do *Titanic*. Em seguida vieram o *Ivernia*, o *Caronia* e o *Umbria*. Seu progresso na carreira era ainda mais notável porque lhe faltavam a graça e a polidez que a Cunard esperava de seus comandantes. Um capitão da Cunard deveria ser muito mais do que um mero navegador. Resplandecente de uniforme e boné, esperava-se que transpirasse confiança, competência e dignidade. Mas o capitão também tinha uma função mais difícil de definir. Era três partes marinheiro, uma parte diretor de clube. Deveria ser um guia solícito para os passageiros da primeira classe que desejassem aprender mais sobre os mistérios do navio; deveria presidir jantares com passageiros importantes; deveria passear pelo navio e conversar com passageiros sobre o tempo, sobre os motivos que os levavam a cruzar o Atlântico, sobre os livros que estavam lendo.

Não era bem o que Turner gostava de fazer. De acordo com Mabel Every, ele descrevia os passageiros como “um carregamento de malditos macacos que não param de tagarelar”.²¹ Preferia jantar em seus alojamentos a pontificar à mesa do capitão na sala de jantar da primeira classe. Era de falar pouco e com uma parcimônia que chegava a ser irritante; também tinha uma tendência a ser curto e grosso. Durante uma viagem como comandante do *Carpathia*, desentendeu-se com dois padres, que acharam necessário escrever para a Cunard “reclamando de certos comentários” que Turner fizera quando lhe pediram permissão para realizar uma missa católica para os passageiros da terceira classe.²² O que exatamente foi dito por Turner não se sabe, mas seus comentários foram suficientes para que a Cunard exigisse um relatório formal e fizesse do incidente assunto de deliberações em uma reunião do conselho administrativo da companhia.

No começo de outra viagem, como encarregado do *Mauretania*, uma mulher que viajava na primeira classe disse a Turner que desejava ficar no passadiço quando o navio descesse o rio Mersey para o mar. Turner explicou-lhe que seria impossível, pois as regras da empresa proibiam expressamente que qualquer pessoa, além dos oficiais e dos tripulantes necessários, permanecesse na ponte em “águas estreitas”.

Ela lhe perguntou o que faria se uma *lady* insistisse.

Turner respondeu: “A senhora acha que uma *lady* insistiria?”²³

O fardo social de Turner foi aliviado em 1913, quando a Cunard, reconhecendo a complexidade de comandar o *Lusitania* e o *Mauretania*, criou uma nova posição de oficial para os dois, a de segundo capitão, ou capitão de estado-maior, que vem logo abaixo do comandante do navio. Isso não só permitiu a Turner concentrar-se na navegação, como também eliminou, em grande parte, a necessidade de que ele fosse gracioso. O segundo capitão do *Lusitania* em maio de 1915 era James “Jock” Anderson, que Turner descreveu como mais “clubista”.²⁴

A tripulação respeitava Turner e, em geral, gostava dele. “Acho que falo em nome de todos os tripulantes se disser que tínhamos a mais absoluta confiança no capitão Turner”, disse um dos garçons do navio. “Era um arrais bom e justo.”²⁵ Porém um oficial, Albert Arthur Bestic, observou que ele só era popular “até certo ponto”. Bestic notou

que Turner ainda parecia ter um pé no convés de um veleiro, como se tornava evidente em certos momentos.

Numa noite, quando Bestic e outros tripulantes estavam de folga jogando bridge, o contramestre do navio apareceu à porta com um nó chamado cabeça de turco. Muito complexo por definição, aquele pertencia a uma variedade de quatro pernas, a mais complicada de todas.

“Com os cumprimentos do capitão”, disse o contramestre, “e ele quer que outro desse seja feito”.²⁶

A partida de bridge acabou, relembrou Bestic, “e passamos o resto do segundo plantão” — das seis às oito da noite — “tentando lembrar como aquilo era feito”. Não foi fácil. O nó era usado, tipicamente, como decoração, e havia muito tempo que nenhum dos homens trançava um cabeça de turco. Escreveu Bestic: “Era a ideia que Turner tinha de humor.”

SOB O COMANDO de Turner, o *Lusitania* quebrou todos os recordes de velocidade, para desespero da Alemanha. Numa viagem em 1909 de Liverpool para Nova York, o navio percorreu a distância de Daunt Rock, na costa da Irlanda, ao canal Ambrose, em Nova York, em quatro dias, onze horas e 42 minutos, a uma velocidade média de 25,85 nós. Até então, esse valor parecia impossível. Quando o navio passou pelo navio-farol de Nantucket, o velocímetro registrava 26 nós.

Turner atribuiu a velocidade às novas hélices instaladas no mês de julho anterior e à habilidade e expertise de seus engenheiros e foguistas. Disse a um repórter que o navio teria ido ainda mais rápido se não fosse o tempo ruim e o mar hostil no começo da viagem, além de um vendaval no fim. Mas o repórter notou que Turner parecia “bronzado” de sol.

Em maio de 1915, Turner era o mais experiente capitão da Cunard, o comodoro da linha. Tinha enfrentado todos os tipos de crises a bordo, incluindo contratempos mecânicos, incêndios, fornalhas rachadas, resgates em mar aberto e condições meteorológicas extremas. Tinha fama de destemido. Um marinheiro a bordo do *Lusitania*, Thomas Mahoney, considerava-o “um dos mais corajosos capitães sob cujas ordens já naveguei”.²⁷

Turner viveu o que talvez tenha sido a mais assustadora ameaça sofrida pelo Lusitania durante uma viagem a Nova York em janeiro de 1910, quando deparou com um fenômeno que nunca vira em meio século no mar.

Logo depois de partir de Liverpool, o navio mergulhou numa tempestade, com fortes ventos contrários e mares revoltos que exigiram que Turner reduzisse a velocidade para catorze nós. O tempo em si não representava nenhum desafio especial. Ele tinha enfrentado condições piores, e o navio portava-se com graça em mar agitado. Dessa maneira, na segunda-feira, 11 de janeiro, às seis da tarde, logo após deixar para trás a costa da Irlanda, Turner desceu a seus alojamentos para jantar. Encarregou ao primeiro oficial o comando.

“A onda”, disse Turner, “foi uma surpresa”.²⁸

Não era uma onda qualquer, mas uma onda “acumulativa”, mais tarde conhecida como *rogue*, que ocorre quando ondas se sobrepõem umas às outras para formar uma paliçada de água.

O Lusitania tinha acabado de galgar uma onda menor e descia para a depressão adiante quando o mar se ergueu numa muralha tão alta que impediu o timoneiro de avistar o horizonte. O navio embicou nela. A água chegou ao topo da casa do leme, quase 25 metros acima da linha de flutuação.

A onda atingiu a frente do passadiço como um martelo gigantesco e entortou chapas de aço para dentro. Persianas de madeira racharam. Uma grande lasca de teca penetrou cinco centímetros num armário de madeira de lei como uma lança. A água inundou o passadiço e a casa do leme, desprendendo a roda do leme, e arrastou o timoneiro. O navio começou a se desviar para sota-vento, e a proa já não era perpendicular às ondas que vinham, situação perigosa em águas agitadas. Um curto-circuito apagou as luzes do passadiço e do topo do mastro. Os oficiais e o timoneiro tentaram se levantar, de início com água pela cintura. Prenderam a roda do leme no lugar e corrigiram a direção do navio. O impacto da onda tinha quebrado portas, entortado divisórias e anteparos internos e despedaçado dois barcos salva-vidas. Foi muita sorte ninguém ter ficado gravemente ferido.

Turner correu para o passadiço, onde se deparou com água e uma situação caótica, mas, depois de verificar que o navio tinha resistido

à arremetida sem danos catastróficos e que nenhum passageiro estava ferido, limitou-se a acrescentar o episódio à sua longa lista de experiências no mar.

Um fenômeno que o deixava preocupado era o nevoeiro. Não havia como prever sua ocorrência e, uma vez dentro dele, não havia como saber se outro navio estava a trinta quilômetros ou a trinta metros. O manual da Cunard,²⁹ *Regras a serem observadas no serviço à companhia*, exigia que, ao deparar-se com um nevoeiro, o capitão aumentasse o número de vigias, reduzisse a velocidade e ligasse a buzina de nevoeiro. O resto era navegação cuidadosa e sorte. Um capitão tinha que saber sua posição com a máxima exatidão o tempo todo, porque o nevoeiro podia aparecer de repente. Num momento era céu claro, no instante seguinte era obliteração. Os perigos do nevoeiro tinham ficado grotescamente evidentes um ano antes, também em maio, quando o *Empress of Ireland*, da linha Canadian Pacific, foi atingido por um navio carvoeiro em um denso nevoeiro no rio São Lourenço.³⁰ O *Empress* afundou em catorze minutos, com a perda de 1.012 vidas.

Turner sabia da importância da navegação precisa e era tido como especialmente bom nisso, cuidadoso ao extremo, sobretudo nas águas estreitas perto de um porto.

NA MANHÃ DE SÁBADO, 1º de maio, Turner faria uma minuciosa inspeção do navio, acompanhado por seu intendente e comissário-chefe. Todos os preparativos para a viagem deveriam estar concluídos: quartos limpos, camas feitas, provisões — gim, uísque, charutos, ervilha, carne de carneiro, carne de vaca, presunto — a bordo, toda a carga no lugar, e o suprimento de água potável comprovadamente fresco e incolor. Atenção especial sempre deveria ser dada aos lavatórios e porões, assim como os níveis adequados de ventilação, para evitar que o transatlântico começasse a cheirar mal. O objetivo, no jargão da Cunard, era “manter o navio agradável”.³¹

Tudo devia ser feito de tal maneira que nenhum passageiro, fosse da primeira ou da terceira classe, se desse conta da natureza e da extensão das labutas semanais. As necessidades dos passageiros eram soberanas, como deixava claro o manual da Cunard: “Enquanto eles

estiverem a bordo dos navios da companhia, a máxima cortesia e atenção devem ser demonstradas o tempo todo com os passageiros, e é obrigação especial do capitão assegurar que essa regra seja observada pelos oficiais e pelos que servem sob seu comando.”³² Em uma viagem anterior, essa obrigação incluiu permitir que dois caçadores de animais de grande porte, o sr. e a sra. D. Saunderson, do condado de Cavan, na Irlanda, embarcassem com dois filhotes de leão capturados na África Oriental Britânica que pretendiam doar ao zoológico do Bronx. A filhinha do casal, Lydia, de dois anos, brincava com os leõezinhos no convés, “para grande diversão dos outros passageiros”, de acordo com o jornal *The New York Times*.³³ A sra. Saunderson também atraía muita atenção. Tinha matado um elefante. “Não, não tive medo”, declarou ao *Times*. “Acho que nunca tenho.”

As reclamações deviam ser levadas a sério, e sempre havia um punhado delas. Os passageiros resmungavam que a comida da Kitchen Grill chegava fria à mesa. A questão foi em parte resolvida mudando a rota dos garçons. As máquinas de escrever na sala de datilografia eram barulhentas e incomodavam os ocupantes dos camarotes adjacentes. As horas de utilização das máquinas foram abreviadas. A ventilação em alguns quartos não era a ideal, defeito persistente que levava passageiros a abrirem suas vigias. Também havia um problema com a sala de jantar da primeira classe no piso superior. As janelas davam para um passeio usado pelos viajantes da terceira classe, que tinham o hábito irritante de espiar os convivas grã-finos lá dentro. E havia sempre aqueles passageiros que subiam a bordo impregnados de ressentimentos morais contra a era moderna. Um viajante de 1910, da segunda classe, queixou-se de que os conveses do navio “não deveriam ser transformados em mercado para a venda de xales irlandeses etc.”, e também que “o jogo de cartas por dinheiro ocorre incessantemente nas salas para fumantes dos navios a vapor da companhia”.³⁴

A mais alta prioridade da Cunard, porém, era proteger seus passageiros de qualquer perigo. A empresa tinha um notável histórico de segurança: nenhuma morte de passageiro por afundamento, colisão, gelo, mau tempo, incêndio ou qualquer outra circunstância em que a responsabilidade pudesse ser atribuída ao capitão ou à companhia, embora, é claro, mortes por causas naturais tenham ocorrido com

regularidade, sobretudo entre passageiros idosos. O navio dispunha do que havia de mais recente em equipamento de segurança. Devido à epidêmica “febre dos barcos”, que tomou conta da indústria náutica depois do desastre do Titanic, o Lusitania tinha barcos salva-vidas em número mais do que suficiente para passageiros e tripulantes. O transatlântico também fora recentemente equipado com a última palavra em coletes salva-vidas, fabricados pela Boddy Lifesaving Appliances Company. Diferenciando-se dos coletes mais antigos, feitos de painéis de cortiça forrados de pano, esses eram mais parecidos com coletes de verdade. Disse um passageiro: “Quem o veste fica parecido com, e se sente como, um jogador de futebol americano, todo acolchoado, sobretudo em volta dos ombros.”³⁵ Os novos coletes da Boddy foram colocados nos camarotes da primeira e da segunda classes; os passageiros da terceira classe e os tripulantes deveriam usar os modelos antigos.

Nenhuma questão de segurança escapava à direção da Cunard. Em uma travessia, quando o Lusitania enfrentava mares revoltos, tripulantes descobriram que uma seção da terceira classe estava “cheia de água”. A culpa fora de uma única vigia deixada aberta. O incidente chamou a atenção para o grande perigo representado por vigias em águas agitadas. A direção decidiu, por voto, repreender formalmente os comissários responsáveis por aquele setor do navio.

Apesar do respeito que a Cunard e os oficiais e tripulantes que serviam sob seu comando tinham por Turner, sua própria folha de serviço não era impecável. Em julho de 1905, quatro meses após assumir o comando do Ivernia, o navio colidiu com outro, o Carlingford Lough. Uma investigação da companhia descobriu que a culpa fora de Turner, que navegava rápido demais em um nevoeiro. Os diretores da empresa resolveram, de acordo com atas do conselho, que ele deveria “ser repreendido com severidade”.³⁶ Três anos depois, um navio sob seu comando, o Caronia, “tocou no chão” no canal Ambrose, em Nova York, angariando-o nova repreensão. “O Caronia não deveria ter deixado o cais com a maré naquela condição.”

O inverno de 1914-15 foi particularmente difícil para Turner. Um dos seus navios, o recém-lançado Transylvania, pegou uma rajada de vento quando deixava o cais em Liverpool e se chocou com um transatlântico da White Star, causando pequenos estragos. Num segundo

incidente naquele inverno o navio colidiu com outro grande transatlântico, o Teutonic, e em um terceiro foi atingido por um rebocador.

Mas incidentes como esses ocorriam com todos os capitães. A confiança da Cunard em Turner evidenciava-se pelo fato de a companhia sempre reservar a ele o comando dos maiores e mais novos navios e por designá-lo comandante do Lusitania em três revezamentos.

A guerra tinha tornado a questão da segurança dos passageiros ainda mais premente. Para o antecessor de Turner, o capitão Daniel Dow, tornara-se um fardo grande demais. Em março, numa viagem para Liverpool, Dow guiara o Lusitania por águas nas quais dois cargueiros tinham acabado de afundar. Mais tarde, ele disse a seus superiores na Cunard que não aceitaria mais a responsabilidade de comandar um navio de passageiros naquelas condições, sobretudo se o navio transportasse munição destinada às forças armadas da Grã-Bretanha. O transporte daquele tipo de carga se tornara comum e transformava qualquer navio que a levasse em um alvo legítimo de ataque. A decisão de Dow nada tinha a ver com covardia. O que o perturbava não era o perigo que ele próprio corria, mas ter de se preocupar com a vida de dois mil passageiros civis e dos tripulantes. Seus nervos não aguentavam. A Cunard decidiu que ele estava “cansado e muito doente” e o substituiu.³⁷

DO AUTOR BEST-SELLER DO *THE NEW YORK TIMES* E MESTRE DA
NARRATIVA DE NÃO FICÇÃO, A IMPRESSIONANTE HISTÓRIA DE UM
DOS MAIORES NAUFRÁGIOS DE TODOS OS TEMPOS.

“Larson é um veterano em tratar
a não ficção como ficção da
melhor qualidade.”

The New York Times

“Mais uma vez Larson prova sua
expertise em pesquisa e sua habilidade
como escritor.”

Kirkus Reviews

“Relato fascinante de um dos
acontecimentos mais trágicos da
Primeira Guerra Mundial. Um franco
lembrete de que a guerra é, por essência,
uma questão de vida ou morte.”

Publishers Weekly

“Com a prosa de Larson, é impossível
tirar os olhos do papel.”

The Boston Globe

“A abordagem de Larson
lembra a de um ficcionista.
Ele faz um retrato falado dos
personagens, dos espaços, dos estados
de espírito, e dá ritmo à narrativa
usando diálogos extraídos de fontes
da época.”

The Guardian

“Um historiador com alma de
contador de histórias.”

Chicago Sun-Times

