

metros² e recusando as opiniões exageradas que diziam que tinha 1 milha de largura e 3 de comprimento –, podia-se afirmar, no entanto, que esse ser fenomenal superava, e muito, todas as dimensões aceitas até então pelos ictiologistas – se é que ele realmente existia.

Ora, ele existia, o fato em si já era inegável, e, com a propensão que o cérebro humano tem para o maravilhoso, é possível entender a emoção produzida em todo o mundo por essa aparição sobrenatural. Quanto a classificá-lo no rol das fábulas, tal ideia tinha de ser abandonada.

No dia 20 de julho de 1866, o navio a vapor *Governor Higginson*, da Calcutta & Burnach Steam Navigation Company, encontrou essa massa em movimento 5 milhas a leste da costa da Austrália. De início, o capitão Baker pensou estar na presença de um escolho desconhecido; estava prestes a determinar sua posição exata, quando duas colunas de água, esguichadas pelo objeto inexplicável, projetaram-se assobiando a 45 metros de altura. Então, a menos que esse escolho estivesse sujeito às intermitentes expansões de um gêiser, o *Governor Higginson* estava realmente lidando com algum mamífero aquático, até então desconhecido, que esguichava por seus espiráculos uma mistura de ar e vapor.

Fato muito semelhante foi observado no dia 23 de julho do mesmo ano, nas águas do Pacífico, pelo *Cristobal Colon*, da West India and Pacific Steam Navigation Company. Esse extraordinário cetáceo podia, então, mover-se de um lugar para outro com uma velocidade surpreendente, uma vez que, no intervalo de três dias, o *Governor Higginson* e o *Cristobal Colon* o tinham observado em dois pontos no mapa separados por uma distância de mais de 700 léguas marítimas.

Quinze dias mais tarde, a 2 mil léguas de distância, o *Helvetia*, da Compagnie Nationale, e o *Shannon*, da Royal Mail, navegavam em sentidos contrários na porção do Atlântico entre os Estados Unidos e a Europa e, respectivamente, identificaram o monstro a 42° 15' de latitude norte e 60° 35' de longitude oeste do meridiano de Greenwich. Com essa observação simultânea, julgaram avaliar o comprimento mínimo do mamífero em mais de 106 metros, uma vez que o *Shannon* e o *Helvetia* tinham uma dimensão inferior a ele, ainda que medissem 100 metros da proa à popa. Ora, as maiores baleias, as que frequentam as paragens das ilhas Aleutas, Kulammak e Umgullick, nunca apresentaram dimensões superiores a 56 metros – se é que chegavam a tal medida.

Esses relatos que chegaram um após o outro, as novas observações feitas a bordo do transatlântico *Le Péreire*, uma colisão entre o *Etna*, da linha Inman, e o monstro, um relatório feito pelos oficiais da fragata francesa *La Normandie*, um levantamento bastante sério obtido pelo estado-maior, do comandante Fitz-James a

² Optou-se por converter as medidas do original, a fim de deixá-las mais inteligíveis ao leitor brasileiro. A única exceção é para as léguas, mantidas como no original francês, por serem o mote da história. (N. T.)

bordo do *Lord Clyde*, mexeram profundamente com a opinião pública. Nos países de humor leve, foram feitas piadas sobre o fenômeno, mas os países mais austeros e práticos, como a Inglaterra, os Estados Unidos e a Alemanha, ficaram intensamente preocupados.

Nos grandes centros, o monstro virou moda. Cantavam sobre ele nos cafés, vilipendiavam-no nos jornais e o representavam nos teatros. Os pasquins puderam aproveitar para divulgar notícias de todo tipo. Reapareceram nos jornais – por falta de assunto – todos os seres imaginários e gigantescos, desde a baleia branca, a terrível “Moby Dick” das regiões hiperbóreas, até o descomunal Kraken, cujos tentáculos podem enlaçar um prédio de 50 toneladas e arrastá-lo até os abismos do oceano. Reproduziram-se até registros de tempos antigos, como as opiniões de Aristóteles e Plínio, que admitiam a existência desses monstros, e também os relatos noruegueses do bispo Pontoppidan, as relações de Paul Heggede, e, finalmente, os relatórios do senhor Harrington, de cuja boa-fé não se pode suspeitar, quando ele afirma ter visto, a bordo do *Castillan*, em 1857, essa enorme serpente que, até então, só havia frequentado os mares do antigo *Constitutionnel*.

Foi então que eclodiu a interminável polêmica entre os crédulos e os incrédulos nos grupos acadêmicos e nas revistas científicas. A “questão do monstro” inflamou os ânimos. Os jornalistas que defendem a ciência, em disputa com aqueles que defendem a espiritualidade, derramaram uma maré de tinta durante essa campanha memorável; alguns chegaram a derramar duas ou três gotas de sangue, pois, partindo da serpente do mar, chegaram às personalidades mais vis.

Durante seis meses, a guerra prosseguiu com diferentes peripécias. Nos artigos do Instituto Geográfico do Brasil, da Academia Real das Ciências de Berlim, da Associação Britânica, da Smithsonian Institution de Washington, às discussões do *The Indian Archipelago*, do *Cosmos* do abade Moigno, das *Mittheilungen* de Petermann, às crônicas científicas dos grandes jornais da França e do exterior, a imprensa independente reagia com uma imaginação inesgotável. Seus autores espirituosos, parodiando Lineu, citado pelos adversários do monstro, argumentavam que “a natureza não produzia tolos”, e eles exortaram seus contemporâneos a não negar a natureza, admitindo a existência das Krakens, das serpentes do mar, das “Moby Dick” e de outras elucubrações de marinheiros delirantes. Finalmente, num artigo de um jornal satírico muito temido, o mais amado de seus redatores, superando os demais, jogou-se sobre o monstro, como Hipólito³, deu-lhe um último golpe e matou-o em meio a uma gargalhada universal. O espírito gozador tinha vencido a ciência.

³ Na mitologia grega, filho de Teseu e Hipólita, morreu ao ser arremessado contra um monstro marinho enquanto conduzia seu carro pelas rochas. (N. E.)

Nos primeiros meses do ano de 1867, a questão parecia estar enterrada, e nada indicava que fosse reavivada, quando novos fatos vieram à tona. Não se tratava de um problema científico a resolver, mas de um perigo real e grave a evitar. A questão tomou um rumo completamente diferente. O monstro tornou-se de novo uma ilha, uma rocha, um escolho, mas um escolho escorregadio, indeterminável e esquivo.

Em 5 de março de 1867, o *Moravian*, da Montreal Ocean Company, estando à noite a 27° 30' de latitude e 72° 15' de longitude, atingiu com sua alheta uma pedra a estibordo que não estava assinalada em nenhum mapa. Sob a força combinada do vento e de seus 400 cavalos-vapor de potência, navegava a uma velocidade de 13 nós por hora. Não há dúvida de que, não fosse a qualidade superior de seu casco, o *Moravian*, com o impacto do choque, teria sido engolido pelo mar, junto com os 237 passageiros que trazia do Canadá.

O acidente ocorreu por volta das 5 horas da manhã, quando o dia começava a raiar. Os oficiais da guarda correram para a popa do navio. Examinaram o oceano com a mais escrupulosa atenção. Mas não viram nada, exceto uma forte turbulência a uns 600 metros de distância, como se os reservatórios de líquidos tivessem sofrido violentas pancadas. As coordenadas do local foram anotadas com exatidão, e o *Moravian* seguiu seu curso sem danos aparentes. Teria ele colidido com uma pedra submarina ou com um enorme destroço de uma embarcação naufragada? Não era possível saber; mas, após o exame de sua carena na doca seca, descobriu-se que parte da quilha estava rachada.

Esse fato, por si só extremamente grave, talvez tivesse sido esquecido, como tantos outros se, três semanas mais tarde, não tivesse se repetido em condições idênticas. Porém, graças à nacionalidade do navio que foi vítima dessa nova colisão e à reputação da empresa a que ele pertencia, o acontecimento teve enorme repercussão.

Ninguém ignora o nome do famoso armador inglês Cunard. Esse inteligente industrial fundou um serviço postal entre Liverpool e Halifax em 1840, com três navios de madeira e com rodas de 400 cavalos de potência e uma arqueação de 1.162 toneladas. Oito anos mais tarde, o equipamento da Companhia aumentou para quatro navios de 650 cavalos e 1.820 toneladas, e, dois anos depois, ganhou outros dois navios de maior potência e tonelagem. Em 1853, a companhia Cunard, cuja prioridade para transportar telegramas tinha acabado de ser renovada, incluiu em sua frota o *Arabia*, o *Persia*, o *China*, o *Scotia*, o *Java* e o *Russia*, todos navios de primeira linha e os maiores que já tinham navegado pelos mares depois do *Great Eastern*. Dessa forma, em 1867, a Companhia possuía 12 navios, dos quais oito eram movidos a roda e quatro a hélice.

Se estou dando esses detalhes é para que todos saibam quão importante é essa companhia de transportes marítimos, conhecida em todo o mundo por sua gestão inteligente. Nenhuma empresa de navegação transoceânica foi administrada com

maior habilidade; nenhum outro caso foi coroado com tamanho sucesso. Durante 26 anos, os navios Cunard atravessaram o Atlântico 2 mil vezes, e nunca uma viagem foi cancelada, nunca houve um atraso, nem uma carta, um homem ou um navio se perdeu. Por isso, os passageiros ainda preferem essa companhia, apesar da imponente concorrência imposta pela França, conforme registro feito em documentos oficiais dos últimos anos. Dito isso, ninguém poderia ficar surpreso com a repercussão que um acidente com um de seus mais belos *steamers*⁴ provocou.

Em 13 de abril de 1867, com o mar aprazível e o vento manejável, o *Scotia* estava a 15° 12' de longitude e 45° 37' de latitude. Ele avançava a uma velocidade de 13 nós e 43 centímetros por hora, impulsionado por seus mil cavalos de potência. Suas rodas golpeavam o mar com uma regularidade perfeita. Seu calado media 6,7 metros e seu deslocamento era de 6.624 metros cúbicos.

Às 4h17 da tarde, enquanto os passageiros lanchavam reunidos no grande salão, um choque pouco sensível se produziu na quilha do *Scotia*, na alheta logo atrás da roda de bombordo.

O *Scotia* não tinha se chocado com algo, mas alguma coisa tinha se chocado contra ele, e era mais provável que fosse um objeto cortante ou perfurante, e não contundente. O choque tinha sido tão leve que ninguém a bordo se preocupou até ouvir o grito dos marinheiros que subiram ao convés gritando:

– Estamos afundando! Estamos afundando!

De início, os passageiros ficaram apavorados, mas o capitão Anderson rapidamente os acalmou. De fato, o perigo não era iminente. O *Scotia*, dividido em sete compartimentos por paredes herméticas, devia passar ileso por uma infiltração em seu casco.

O capitão Anderson dirigiu-se imediatamente ao porão e percebeu que o quinto compartimento havia sido invadido pelo mar e que a rapidez da inundaçãopro-
vava que o rombo tinha um tamanho considerável. Felizmente, esse compartimento não guardava as caldeiras, do contrário, as chamas teriam se apagado de súbito.

O capitão Anderson interrompeu imediatamente o funcionamento das máquinas, e um dos marujos mergulhou para avaliar a avaria. Alguns instantes mais tarde, constatava-se a existência de um rombo de 2 metros de largura na carena do *steamer*. Um rombo como aquele não podia ser vedado e, assim, o *Scotia*, com suas rodas submersas pela metade, seguiu viagem naquele estado. Ele se encontrava então a 300 milhas do Cabo Clear, e, depois de três dias de um atraso que muito inquietou Liverpool, adentrou o cais da Companhia.

Então, os engenheiros realizaram a inspeção do *Scotia*, que foi transferido para um estaleiro seco. Eles mal podiam acreditar no que seus olhos viam. Dois metros e meio abaixo da linha de flutuação se abria uma fenda regular em forma de

⁴ Em inglês no original, o mesmo que barcos a vapor. (N. T.)

triângulo isósceles. O rompimento da placa metálica era de uma precisão absoluta, e ela não teria sido cortada com maior perfeição por uma lâmina. Então, a ferramenta que produzira tal perfuração era necessariamente de uma consistência pouco comum – e, após ter sido lançada com uma força prodigiosa, a ponto de perfurar uma placa metálica de quatro centímetros, ela devia ter se retraído por si mesma por meio de um movimento retrógrado e realmente inexplicável.

Esse último acontecimento foi de tal impacto que acabou por incendiar novamente a opinião pública. Desde então, todos os desastres marítimos que não tinham uma causa definida foram imputados ao monstro. Esse animal fantástico assumiu a responsabilidade por todos os naufrágios, dos quais o número, infelizmente, é considerável; a cada 3 mil navios cuja perda é registrada anualmente no Bureau Veritas, o número de navios a vapor ou a vela, supostamente perdidos devido à ausência de notícias, equivale a pelo menos 200!

Ora, o “monstro”, justa ou injustamente, foi acusado do desaparecimento desses navios, e, graças a ele, as comunicações entre os continentes tornaram-se cada vez mais perigosas; a opinião pública se manifestou pedindo de forma categórica que os mares fossem libertados de uma vez por todas do exótico cetáceo.