

NÁUFRAGOS NO RIO GRANDE

Jean Marcel Carvalho França

Entre os relatos de visitantes que se ocuparam em descrever o Brasil nos primeiros séculos após o descobrimento, o dos marinheiros do navio britânico Wager logrou alcançar importância e popularidade inesperadas. O malfadado empreendimento marítimo de Sua Majestade, cujo objetivo era destruir o comércio espanhol no Pacífico e saquear portos no Chile e no Peru, ganhou dois testemunhos singulares: um assinado por John Bulkeley e John Cummins, líderes dos marujos que em seguida ao naufrágio buscaram abrigo na costa brasileira, e outro, aqui reproduzido em parte, atribuído ora a autor desconhecido, ora a um certo John Young, tanoeiro do Wager. Nele se percebe com clareza a narrativa que contribuiu, pouco a pouco, para conformar no imaginário europeu setecentista, a visão pouco edificante da América portuguesa.

O Brasil do período colonial, país de poucos letrados, teve de contar em larga medida com a colaboração de estrangeiros para registrar o seu passado. O gesto mesmo da descoberta foi, pode-se dizer, descrito por um visitante, Pero Vaz de Caminha. À inspirada Carta do escrivão da frota de Cabral seguiram-se, para mencionarmos somente os mais célebres, os relatos de Pero Lopes de Sousa, de Álvaro Nunes Cabeza de Vaca, de Ulrich Schmidel, de Hans Staden, de André de Thevet, de Jean de Léry e de Anthony Knivet. Todos, com mais ou menos detalhes, mais ou menos simpatia, descreveram os contornos da terra e os hábitos de seus habitantes, os índios. Sobre esses, Nicolas Barré, que visitou o Brasil em 1556, tece um comentário que ilustra com maestria o quão exóticos eram tais seres para o civilizado europeu:

*Tudo me leva a crer que esses nativos são o povo mais bárbaro e estranho que existe sobre a terra. Eles vivem sem conhecimento de nenhum deus, sem inquietude de espírito, sem lei e sem nenhuma religião. Tal como os animais, estão à mercê dos seus instintos.*¹

¹ FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *Visões do Rio de Janeiro colonial (1531-1800)*. Rio de Janeiro: Eduerj/José Olympio, 1999, p. 21.

Em 1604, a Coroa portuguesa, ciosa de seus domínios, baixou um decreto proibindo a vinda de estrangeiros ao Brasil, o que implicou numa drástica redução dos relatos sobre o país. Dos poucos que vieram a público, não mais do que meia dúzia descreveram a vida que levavam os colonos, os então denominados *portugueses e portuguesas da América*.

O quadro que esses poucos visitantes pintam dos híbridos que habitavam a *zona tórrida* do Novo Mundo não é dos mais simpáticos. O francês Pyrard de Laval, de passagem pela Baía em 1610, descreve-os como *degradados, falidos ou criminosos* e, não contente, diz que suas mulheres eram *muito mais afáveis e mais amigas dos estrangeiros do que os homens*, dando a entender que o recato e a continência não eram as virtudes mais cultivadas por essas damas.² O capitão inglês Edward Barlow, que visitou o Rio de Janeiro meio século mais tarde, não fez comentários sobre a qualidade dos colonos ou sobre a moralidade de suas mulheres, mas espantou-se com o fato de as famílias brancas terem escravos para realizarem todas as tarefas possíveis e imagináveis.

² LAVAL, Pyrard de. *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*. Tradução de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Porto: Livraria Civilização Editora, 1944, vol. 2, p. 238.

Passaram-se décadas, e a imagem pouco edificante dos portugueses e portuguesas do Brasil persistiu. François Froger, um jovem engenheiro francês que esteve um mês ancorado na baía de Guanabara (1695), conta que os cariocas possuíam numerosos escravos e que isso os tornava *moles e efeminados, ao ponto de serem incapazes de apanhar um alfinete*. Nesse seu quase libelo, prossegue afirmando que o excesso era tão comum entre os habitantes que, *não somente os burgueses, mas também os religiosos, podiam manter relações com mulheres públicas sem serem vítimas de censura*. E arremata: *temo que eles nos façam*

³ FRANÇA, Jean Marcel Carvalho, op. cit., p. 52.

*assistir em breve ao incêndio de uma nova Sodoma.*³ O aventureiro espanhol Francisco Coreal, três anos mais tarde, visitou Santos e constatou igual concupiscência e ignorância. Afirma ele que os santistas eram os homens mais incultos que encontrara nas Índias Ocidentais e que suas mulheres, em matéria de amor, eram mais astutas do que qualquer européia.

O século XVIII trouxe mais visitantes, mas não trouxe quaisquer melhorias para a imagem dos habitantes dos trópicos. A bem da verdade, a situação chega mesmo a piorar, pois comentários pouco elogiosos sobre os portugueses da América circulam pela Europa nas páginas de livros escritos por indivíduos célebres, como o almirante inglês James Cook, o astrônomo Louis de La Caille e o sábio Louis Antoine Bougainville. Essa má reputação, todavia, não ficou circunscrita às obras compostas por visitantes renomados e cultos, sempre mais suscetíveis às rudezas do Novo Mundo. Marinheiros, aventureiros e até mesmo alguns condenados, que passaram pelo país no período e deixaram registradas as suas impressões, não pouparam críticas ao *modus vivendi* local. É o caso do aventureiro George Semple Lisle, do soldado Samuel Holmes, dos condenados George Barrington e James Hardy Vaux e dos marinheiros do navio Wager, que buscaram abrigo na costa brasileira depois do naufrágio de sua embarcação.

As duas narrativas deixadas pelos líderes dos naufragos do Wager gozaram de uma relativa popularidade quando de sua publicação (1743 e 1751). Os autores, é certo, não passavam de simples marinheiros, servindo numa embarcação de segunda linha. O acidente em que se envolveram, porém, causou grande celeuma no interior da Royal Navy, despertou a atenção da opinião pública britânica e acabou por conferir aos relatos dos desafortunados uma importância e uma popularidade inesperadas.

A aventura desses marinheiros começou em 1739, quando o alto comando da marinha inglesa, prevendo um conflito próximo com a Espanha e calculando que esse país não poderia manter uma guerra sem o ouro e a prata do Novo Mundo, resolveu armar uma poderosa esquadra com o fim de assenhorar-se das colônias que Filipe V possuía na América. Para o comando dessa missão bélica foi nomeado o capitão George Anson, um oficial de carreira, com reconhecidos serviços prestados à Sua Majestade Britânica.

Por razões que aqui não interessam, essa expedição foi deixada de lado e o capitão Anson teve de contentar-se em conduzir uma frota de seis embarcações (*Centurion, Gloucester, Severn, Pearl, Wager e Tryal*) numa expedição pelos Mares do Sul. Essa malfadada empresa marítima, cujo objetivo era destruir o comércio espanhol no Pacífico e saquear uns quantos portos na costa do Chile e do Peru, correu mal desde o princípio. Para se ter uma idéia da desorganização que cercou os preparativos da viagem, basta dizer que o renomado capitão se viu obrigado a

fazer vela com uma tripulação composta em grande parte por inválidos, marinheiros doentes, idosos e condenados.

A frota zarpuou da ilha de Santa Helena em setembro de 1740, ganhando o litoral de Santa Catarina em 17 de dezembro. Na passagem do Atlântico para o Pacífico, o Wager, navio velho e mal conservado, sofreu danos irreparáveis, perdeu contato com os demais vasos e, no dia 14 de março de 1741, naufragou nas imediações da Patagônia. Depois de uma série de conflitos e insubordinações, os sobreviventes dividiram-se em dois grupos: um pequeno número de marujos, sob o comando do capitão Cheap e do então guarda-marinha John Byron (avô do grande poeta inglês, Lorde Byron), dirigiu-se para norte, com a esperança de apossar-se de algum navio espanhol ou tomar algum porto chileno; um segundo grupo, liderado pelo artilheiro John Bulkeley e pelo carpinteiro John Cummins, embarcou no batelão que fora salvo do naufrágio e rumou para sul, com o propósito de atravessar o Estreito de Magalhães e abrigar-se no Brasil.

Em 28 de janeiro de 1742, ultrapassados um sem número de obstáculos, 30 dos 70 homens do grupo liderado por Bulkeley e Cummins entraram na baía rio-grandense. Os náufragos não foram muito bem acolhidos pelo governador, que não dispunha de víveres para alimentá-los e enfrentava uma revolta da guarnição. Impossibilitados, todavia, de partirem para o Rio de Janeiro, os ingleses acabaram por ficar na região cerca de dois meses. Desses sessenta dias de visita restaram, como referimos, dois testemunhos: um assinado pelos líderes dos marujos que rumaram para o Brasil, John Bulkeley e John Cummins, e outro atribuído ora a autor desconhecido, ora a um certo John Young, tanoeiro do Wager. É esse último relato que o leitor encontrará a seguir. Pelo curto fragmento que traduzimos⁴ – a obra traz ainda descrições do Rio de Janeiro e da Baía de Todos os Santos –, percebe-se porque a narrativa veio engrossar a longa e contínua série de esboços que, pouco a pouco, contribuíram para formar, no imaginário do europeu setecentista, a tal imagem pouco edificante da América Portuguesa.

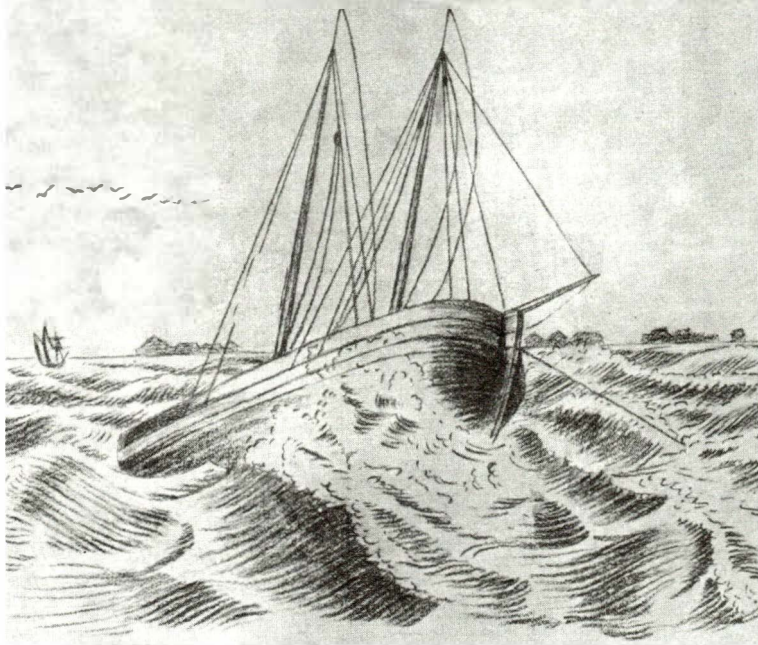
Navegamos 7 dias seguidos, sem podermos nos aproximar da terra. Desde o dia 26, não tínhamos mais nem focas, nem qualquer outra coisa para comer. No dia 27, constatamos que estávamos a 32° 40' de latitude sul, muito próximos, acreditávamos, do Rio Grande. De fato, no dia 28 de janeiro, às 6 horas da manhã, demos com a embocadura desse grande rio. Experimentamos ao avistá-lo a mais viva alegria, a alegria de homens que reencontravam a vida depois de estarem a 2 passos da morte.

Há, na embocadura desse rio, uma barra de areia muito perigosa e diversos baixios difíceis de ultrapassar. O senhor Bulkeley serviu-nos de piloto, conduzindo-nos habilmente até a entrada da cidade, onde lançamos âncora. Logo enviaram até o

⁴ A autoria do *An Affecting Narrative* é bastante incerta. Tanto a capa da primeira e única edição em língua inglesa – que serviu de base para esta tradução –, quanto o prefácio à edição francesa não revelam a identidade do autor. Paulo Berger, na sua *Bibliografia do Rio de Janeiro de viajantes e autores estrangeiros*, avança o nome de John Young. Berger certamente baseou-se nas indicações dadas pelo relato de Bulkeley e Cummins, no qual são reproduzidas as cartas que os náufragos trocaram com o governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrada. Nessas, é mencionado por diversas vezes o nome do tanoeiro do Wager. YOUNG, John. *An Affecting Narrative of the Unfortunate Voyage and Catastrophe of his Majesty's Ship Wager*. London: John Norwood, 1751.

nosso batelão um barco com um sargento e um soldado, incumbidos de conduzir um de nós à presença do governador. Deveríamos explicar quem éramos, de onde vínhamos e porque tínhamos arribado no Rio Grande. O sargento e o soldado subiram a bordo da nossa embarcação e não conseguiram esconder o espanto diante do que viram: um bando de homens descarnados, imundos e, certamente, hediondos. Os olhares que lançaram sobre nós exprimiam claramente o horror e a compaixão que o nosso estado lhes inspirava.

Tetos d'erva, paredes de pantano,
Nome de Vila e construção d'aldeia,
Quase coberta da volante areia
Dos combros que aqui crescem todo ano:
Brisas do vento leste e minuano,
De moscas, pulgas, bichos é bem cheia;
Não sei quem tanto inseto aqui semeia
Para causar às gentes nojo e dano!
De pé um diminuto batalhão,
De cavalo os dragões mais esforçados
De voluntários uma legião.
Dizem que há nos campos muitos gados;
Esta é do Rio Grande a habitação
Onde purgando estou os meus pecados.



Soneto recolhido por Guilhermino Cesar do livro *Mosaico e Silva*, s. d., de Camilo Castelo Branco sobre ilustração "Ca-trai-a na Barra do Rio Grande", publicada em edição da Bibliotheca Rio-Grandense da cidade do Rio Grande, 1937.

Os senhores Beans, Pemberston, Bulkeley e Cummins dirigiram-se, então, para a terra com o fito de apresentaram-se ao governador. Ao desembarcarem, os ingleses foram muito gentilmente recebidos pelo comandante, pelos oficiais e pelos habitantes em geral. Os visitantes foram alojados numa das mais bonitas casas da cidade e tratados com extrema hospitalidade. Para os que ficaram a bordo, entre os quais eu me encontrava, foram enviados 4 nacos de carne de vaca e 2 sacos de pão. Há tempos não comíamos tão bem.

Depois do meio-dia, o governador retornou do campo. Sua Excelência acolheu muito bem os nossos enviados e os interrogou durante um bom tempo acerca das circunstâncias da nossa viagem. Ele perguntou ao senhor Bulkeley – que lhe fora apresentado como sendo o nosso piloto – se trazíamos a bordo um bom mapa da região. Ao saber que não, o governador mostrou-se surpreso com o fato de nos termos aventurado a transpor a barra sem tal auxílio. Bulkeley respondeu-lhe que a nossa embarcação manteve-se constantemente em águas pouco profundas, que trouxe a sonda sempre à mão e que a necessidade lhe dera força e habilidade para triunfar sobre todos os obstáculos. O governador quis que ele contasse, dia a dia, a rota que fizéramos depois de partirmos do Estreito.

Satisfeito com as respostas, Sua Excelência abraçou os 4 enviados ingleses, manifestando o seu contentamento por termos escapado de tantos perigos. Em seguida, prometeu que mandaria nos dar, para nosso refresco, os melhores víveres do lugar, e insistiu que os senhores Beans e Pemberston aceitassem hospedagem no seu palácio. Ele recomendou, ainda, ao seu comandante que não deixasse faltar nada aos outros oficiais e aos demais membros da tripulação, e informou aos ingleses que o *Severn* e o *Pearl*, 2 navios de nossa esquadra, estavam ancorados no Rio de Janeiro em péssimo estado. Segundo as informações disponíveis, as embarcações tinham se separado dos demais vasos (na mesma época em que alcançamos o Cabo Negro) e rumado para o Brasil com o propósito de arranjar alguns homens para completar a sua tripulação desfalcada. Esses homens, contudo, só poderiam vir da Inglaterra em fins de maio, início de junho, com a frota do Brasil. O governador, por fim, depois de assegurar aos ingleses que os embarcaria a todos no primeiro navio que tocasse o porto, renovou os votos de sua afeição por eles e despediu-se.

A curiosidade levou uma multidão à praia, ávida por ver o *Speedwell*, a embarcação na qual, por milagre, escapáramos do furor das águas. Homens, mulheres, crianças, todos se apressaram em subir a bordo. Quanto a nós, era com prazer que nos expúnhamos aos olhares curiosos dessa multidão barulhenta.

No dia seguinte, o governador, o comandante e o encarregado das armas honraram-nos com a sua visita. Eles espantaram-se com a pequenez do nosso navio e custaram a crer que 30 pessoas pudessem se acomodar ali. A surpresa foi ainda maior quando lhes dissemos que, a princípio, éramos mais de 60, mas que a rudeza da viagem e a falta de víveres reduziram a tripulação à metade. Os visitantes observaram que, do lado da popa, o avanço fora da coberta não tinha mais do que 4 polegadas de largura, e perguntaram-nos como o homem que ficava ao leme conseguia permanecer num espaço tão exíguo sem cair na água. Mostramo-lhes o que a necessidade nos havia inspirado para resolver o problema, e eles saíram convencidos de que as situações extremas dão ao engenho poder para superar os maiores obstáculos.

O governador, depois de tudo examinar, disse-nos obsequiosamente que os infortúnios descritos nos tornavam mais caros ao seu coração do que se tivéssemos chegado ao porto carregados de riquezas. Ele prometeu que cuidaria para que nada nos faltasse enquanto ali estivéssemos e garantiu que faria com que partíssemos para o Rio de Janeiro na primeira embarcação disponível. Sua Excelência adiantou ainda que, caso precisássemos de qualquer coisa, deveríamos nos dirigir ao comandante, que estava encarregado de fornecer tudo o que nos fosse necessário. O comportamento do governador inspirou-nos grande respeito e reconhecimento. Pensamos numa maneira, à altura de sua bondade, de expressar a nossa gratidão, contudo, mais não pudemos fazer do que executar em sua presença algumas manobras com a nossa embarcação e saudá-lo com três vivas ao vê-lo partir.

A abundância de víveres rapidamente repôs a força de nossos corpos e trouxe a calma aos nossos espíritos. Em pouco tempo, não éramos mais os mesmos homens. Desde o naufrágio do nosso navio, ocorrido há 9 meses, não experimentávamos uma situação tão cômoda. A boa vida deu ensejo a que recordássemos com frequência as nossas penosas aventuras. Entretínhamo-nos e chegávamos mesmo a experimentar um grande prazer com tal conversação – quando o perigo fica para trás, as impressões que temos dele mudam muito.

Estávamos já há 3 semanas no Rio Grande e ainda não tínhamos nos apercebido dos problemas que assolavam o lugar. Tomamos, então, conhecimento de que todos aqueles que pensávamos ser oficiais não passavam de gente da soldadesca, elevada ao comando em razão de uma violenta revolta da guarnição. Tal revolta devia-se ao mau tratamento dispensado aos soldados, os quais estavam há muito sem receber o soldo, sem comida e quase sem vestimentas. Eles cansaram de reclamar e não foram ouvidos. Após terem inutilmente tentado todas as vias do diálogo, entraram em desespero e viram-se obrigados a tomarem atitudes extremas. Os revoltosos estavam especialmente sentidos com o gover-

nador, pois, embora nada tivessem de pessoal contra ele, esperavam que se manifestasse contra a repressão que sofreram e não que a incentivasse.

O governador, informado da temível cabala, quis remediar as suas conseqüências. Ciente de que era demasiado arriscado recorrer à força, lançou mão de um expediente que serviu ao menos para deslocar a tempestade que ameaçava desabar sobre ele para cima de outros. Sua Excelência teve o cuidado de afirmar, em todas as ocasiões nas quais podia ser ouvido pelos soldados, que tinha muita pena do estado em que se encontravam e que desejava ajudá-los. Fez, ainda, circular, por meio de emissários de sua confiança, que muito lamentava ser acusado de não dar a devida atenção à sua guarnição e de privá-la do necessário para tirar vantagens pessoais. Era mais claro do que o dia, afirmava, que os responsáveis por esses comentários injuriosos tinham como único interesse ocultar as suas próprias rapinagens, que tal não poderia partir de gente honesta e que ele não descansaria enquanto não pusesse termo à miséria da guarnição. O comentário, manhosamente, insinuava que os verdadeiros culpados pela situação eram os oficiais.

Essa cantilena foi repetida entre os soldados tantas vezes e com tanta naturalidade, que estes acabaram por se convencer de que estavam errados e de que tinham, para com aquele que até então viam como inimigo, obrigações maiores. E como a multidão é sempre dada aos extremos, a raiva que nutriam pelo governador transformou-se em confiança, zelo e admiração, e a confiança que tinham nos oficiais, em ódio. Não contentes de dirigirem aos seus superiores comentários injuriosos, os soldados os depuseram e os substituíram por seus camaradas. Aqueles que se transformaram em oficiais adquiriram tão rapidamente os jeitos e maneiras da sua nova condição que, quando os encontramos, nem demos pela troca.

A princípio, a revolução referida pareceu não nos dizer respeito. E isso, por certo, seria verdadeiro se o lugar estivesse bem abastecido com víveres. A situação, contudo, era outra: os armazéns locais contavam com provisões somente para 6 semanas. Os soldados viram com inquietação o fato de terem de partilhar conosco o pouco pão existente. As reclamações chegaram ao ouvido do governador e ele, que não tinha a menor intenção de contrariar a tropa, ordenou que cortassem a nossa ração. Ficamos muitos dias sem pão e com provisões apenas para a sobrevivência. Quando nos dirigimos à presença de Sua Excelência para reclamar, mostraram-nos os armazéns vazios e tivemos de ir embora sem nada argumentar. Prometeram-nos, todavia, que receberíamos a mesma quantidade de ração dos soldados da guarnição até que um navio chegasse com mais provisões. Contentamo-nos com essa solução, pois não nos pareceu razoável exigir qualquer outra coisa.

O deplorável estado em que estávamos e o medo de que o prolongamento de nossa estadia piorasse ainda mais a situação fizeram com que pedíssemos para partir. Nosso tenente, que se encontrava hospedado na casa do governador, parecia ter se esquecido de nós depois do desembarque. Ele não veio uma única vez ao porto para trazer-nos notícias, e nada podíamos resolver sem a sua presença. O canhoneiro, sempre muito zeloso do serviço da companhia, dirigiu-se ao governador e comunicou-lhe que gostaríamos de sair daquele lugar tão carente de víveres e rumar para o Rio de Janeiro, onde poderíamos auxiliar os nossos camaradas do Severn e do Pearl. O senhor Beans, que conversara com o governador, respondeu-nos que só poderíamos partir quando algum navio alcançasse o porto, pois ele não nos deixaria tentar tal viagem numa embarcação tão fraca como a nossa. O senhor Bulkeley replicou que os riscos que corríamos ficando no Rio Grande eram ainda maiores, na medida em que, caso não chegasse o navio que esperávamos, morreríamos de fome. O senhor Beans deixou-nos, então, com a promessa de que tudo informaria ao governador.

Por 2 dias aguardamos a sua resposta, que não chegou. O senhor Bulkeley, notando que estávamos inquietos, resolveu tentar obter, a qualquer preço, um transporte para o Rio de Janeiro. Ele dirigiu-se uma vez mais ao tenente, o senhor Beans, e pediu-lhe que se empenhasse em conseguir para nós um passaporte e dois cavalos, pois tencionava, na companhia de mais dois camaradas, dirigir-se para Santa Catarina e aí tentar um transporte para o Rio de Janeiro. Desta maneira, argumentou o senhor Bulkeley, poderemos socorrer os navios de Sua Majestade que lá se encontram e buscar mais facilmente os meios para retirar os nossos camaradas deste lugar. (...) O senhor Beans respondeu que o caminho por terra era impraticável e que, caso o plano fosse viável, não custaria menos do que 50 libras esterlinas (...).

Estávamos já no dia 3 de março e, ainda que o vento soprasse favoravelmente há três semanas, nenhum navio entrava no porto. As provisões escasseavam e o senhor Bulkeley, que estava como nós impaciente para deixar este lugar tão carente de víveres, dirigiu-se ao governador e pediu-lhe um guia e autorização para partir – pedidos aos quais Sua Excelência prontamente atendeu. O senhor Pemberston, que se achava presente, disse que se juntaria à expedição para fazer a viagem por terra. O governador insistiu para que ele desistisse, exagerando as dificuldades do caminho. O generoso oficial, porém, manteve-se firme na sua resolução, alegando que era seu dever juntar-se à sua companhia, embarcada no navio Severn. O governador pôs-se de acordo com tudo e assegurou a todos que, malgrado a penúria dos armazéns, ele partilharia conosco até o seu último vintém, tamanha era a sua estima pela nação inglesa.

Ficou, então, acertado que os bravos aventureiros partiriam imediatamente. Bulkeley percorreu a vizinhança com o intuito de encontrar 5 ou 6 homens que, mediante pagamento, pudessem acompanhar a expedição até Santa Catarina. Durante sua ausência, recebemos a notícia de que 4 navios tinham ancorado em Santa Catarina e que viriam para o Rio Grande. A novidade, que levou ao cancelamento da viagem projetada, por sorte chegou antes da partida de nossos camaradas.

Os navios anunciados alcançaram o Rio Grande no dia 19 e informaram-nos de que o Severn e o Pearl tinham partido para Barbados. As embarcações portuguesas vinham carregadas de provisões e traziam a bordo o governador de Santa Catarina, o qual recebera ordens da coroa para vir pessoalmente ao Rio Grande anunciar a anistia concedida pelo Rei aos participantes da última revolta. A missão foi executada com muita solenidade e aparato. No dia seguinte, às 6 horas da manhã, toda a guarnição entrou em forma diante do governador de Santa Catarina. Este começou por elogiar as grandes qualidades do seu amo, o Rei de Portugal, particularmente a sua clemência e bondade; em seguida, leu em voz alta a anistia. Ao fim da leitura, os soldados manifestaram com vários vivas o seu contentamento. O governador aproveitou, então, para anunciar que trazia consigo somente um terço do pagamento, que o restante estava a caminho e que, se quisessem receber aquele montante, efetuaria o pagamento ali mesmo. Diante de tais palavras, os soldados puseram-se a gritar: Tudo ou nada. O tumulto foi grande: uns ameaçavam passar para o lado da Espanha, outros diziam em alto e bom tom que não obedeceriam ordem alguma enquanto não recebessem. O comandante, respeitado pela guarnição por ser ele também um oficial postiço, tratou de apaziguar os ânimos, pronunciando-se com muita ponderação. A tropa acalmou-se e respondeu-lhe o seguinte: O senhor é o nosso comandante. Cabe ao senhor decidir o que devemos fazer. Qualquer que seja a sua decisão, nós o apoiaremos, mesmo que isso nos custe a vida.

O comandante, que sabia o real valor de tais asserções e não tinha a menor intenção de perder-se para agradar a esses fanfarrões – cujo apoio não é nem constante, nem de grande utilidade –, declarou que gratamente aceitaria o perdão que o Rei lhe concedia. Em seguida, ele entregou o comando, pegou um mosquete e pôs-se em forma com a tropa. A mesma atitude tiveram os outros oficiais postiços, e a hierarquia rapidamente foi restabelecida (...).

Soubemos que um dos navios recém-chegados deveria partir no dia 27. Corremos, então, até a casa do senhor Beans para que ele nos permitisse aproveitar essa oportunidade. (...) O embarque que tanto desejávamos teve lugar no dia 28 de março de 1742.

Bibliografia Consultada

- CARVALHO, J. *Uma Viagem aos Mares do Sul nos anos de 1740-1741*. Rio de Janeiro: Cia. Brasil Editora, 1836.
- FAZENDA, José Vieira. Antiquilhas e Memórias do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, Tomo 88, vol. 142, 1921. pp. 58-63.
- TAUNAY, Afonso de Escragolle. Os Náufragos do Wager. *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, Tomo 92, vol. 146, 1922.
- BULKELEY, John e CUMMINS, John. *A Voyage to the South Seas, in the years 1740-1741*. London: Jacob Robinson, 1743.

Jean Marcel Carvalho França é doutor em Literatura Comparada e professor da Universidade Estadual Paulista.